

LA COORDINATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA RÉGION PARISIENNE

Thèse pour le Doctorat en Droit

présentée et soutenue le 13 Juin 1941

PAR

Claude MORPAIN

MEMBRES DU JURY :

Président . . .	M. Gaëtan PIROU
Suffragants . . .	{ MM. MARCHAL, <i>Professeur</i> LHOMME, <i>Professeur</i>

P A R I S

LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

R. PICHON et R. DURAND-AUZIAS

20, Rue Soufflot, 20

1 9 4 1

THÈSE POUR LE DOCTORAT

***La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.***

LA COORDINATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA RÉGION PARISIENNE

Thèse pour le Doctorat en Droit
présentée et soutenue le 13 Juin 1941

PAR

Claude MORPAIN

MEMBRES DU JURY :

Président . . .	M. Gaëtan PIROU
Suffragants . . .	{ MM. MARCHAL, <i>Professeur</i> LHOMME, <i>Professeur</i>

P A R I S
LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
R. PICHON et R. DURAND-AUZIAS
20, Rue Soufflot, 20
1 9 4 1



NOTE PRELIMINAIRE

Cette étude n'a pas la prétention de constituer une histoire des transports parisiens.

Elle n'a pour autre ambition que de rassembler quelques faits caractéristiques, quelques chiffres de base et quelques notions simples sur un sujet peu et mal connu.

Il existe fort peu de monographies sur chacun des moyens de transport qui desservent Paris, et aucun ouvrage d'ensemble récent.

Au surplus, si déjà les circonstances historiques ont rendu la question follement embrouillée, il semble que les hommes aient pris un malin plaisir à l'embrouiller encore.

L'idéal aurait été de dresser, pour chaque grande période, un tableau comparatif des résultats obtenus par les entreprises intéressées. L'essentiel aurait été là, facile à lire, précis, exact.

Malheureusement, trop de chiffres manquent. Beaucoup d'autres sont douteux.

Les réseaux de banlieue des chemins de fer n'ont pas fait, avant 1938, l'objet de comptes séparés. Même en ce qui concerne le trafic, il n'existe pas de statistiques suivies.

Les renseignements qu'il est possible de trouver sur les nombreuses entreprises d'omnibus, de tramways, de bateaux, d'autobus antérieures à l'unification de 1920 sont trop disparates pour qu'il soit possible d'en tirer des conclusions. Depuis 1921, des comptes et des statistiques d'ensemble ont été fournis par l'Administration départementale mais ils sont souvent complexes et difficiles à interpréter.

Seul, le Métropolitain a publié depuis sa fondation, année par année, des comptes clairs et des chiffres directement utilisables.

Il a donc fallu se contenter de regrouper, tant bien que mal, des éléments dispersés pour faire ressortir, avant tout, des ordres de grandeur.

Pour plus de sûreté, il est remis au lecteur, avant qu'il ne s'aventure dans le labyrinthe, le fil d'Ariane qui, reliant les éléments dispersés, le guidera, sans que son esprit s'égare, jusqu'à la conclusion.

FIL DIRECTEUR DE L'ÉTUDE

Un poète hindou propose aux hommes cette ligne de conduite : « Que ta vie soit simple et droite comme une « flûte de roseau, et toute emplie de musique ».

Combien nous écarte de cet idéal notre civilisation industrielle ! La vie d'un peuple d'action n'est ni simple, ni droite. C'est par à coups qu'elle progresse, par successions de flux et de reflux, de conquêtes et de replis, d'activité et de repos, de foisonnement novateur et de mise en ordre.

La vie sociale résulte de l'action mutuelle d'hommes qui tendent les uns vers la création, les autres vers l'ordre. La création et l'ordre sont tous deux nécessaires.

Ceci est vrai pour toutes les époques et dans tous les domaines, mais n'est jamais apparu avec autant de clarté qu'au cours des cent années qui nous précèdent, et surtout dans le domaine économique.

Le xix^e siècle a été, sous la vigoureuse impulsion des hommes d'action, une immense période créatrice dans le domaine de la science, de la technique et de l'industrie. Cette première révolution a été suivie, pendant et après la Grande-Guerre, d'une seconde poussée de plus grande envergure encore.

Par contre, ce siècle a été stérile du point de vue spirituel. Les forces d'ordre ont été au-dessous de leur tâche.

Le foisonnement des activités nouvelles s'est donné libre jeu hors du cadre périmé, ne trouvant aucune contre-partie à sa hauteur. Le fleuve en pleine crue a périodiquement débordé ses rives, inondant et ravageant tout sur son passage. 14 grandes crises générales, voilà le bilan d'un siècle.

Dans tous les problèmes particuliers se retrouve le même déséquilibre.

100 ans d'histoire des transports parisiens fournissent un merveilleux exemple — entre mille — de vie à la fois ardente et désordonnée. Quelle débauche de moyens, que de folles spéculations, que de décisions irréfléchies, quelle absence extraordinaire d'ordre, d'esprit de suite, de plan d'ensemble ! Quel débordement de vitalité et d'inconscience !

Un tel déséquilibre dans tous les domaines n'a pas réussi à la France, nous ne le savons que trop.

Aujourd'hui, nous aspirons à l'ordre.

Nous éprouvons un immense besoin de voir clair, d'être tous d'accord sur des principes de vie essentiels et sur une échelle de valeurs, de comprendre le cadre dans lequel est appelée à évoluer notre brève existence.

A leur juste place dans le problème général, les transports parisiens, entreprise vivante et ardente entre toutes, aspirent à l'ordre.

Il faut que l'unité du réseau apparaisse avec clarté. Il faut qu'on sache qui commande, qui est responsable des résultats. Il faut que l'existence du Grand-Paris soit une bonne fois affirmée et que l'organisation administrative de la Région soit enfin réglée. Il faut pour le moins qu'on sache sur quels principes sera aménagée l'agglomération pour que les dirigeants du réseau des transports y conforment leurs plans.

Paris a trop souffert de l'incohérence. Il est temps de mettre de l'ordre dans la maison.

Est-ce à dire que les forces créatrices doivent être étouffées ? Le moins qu'on puisse dire est qu'elles doivent se résigner à ne plus bouleverser et détruire, à n'être plus des cataclysmes périodiques. Elles doivent être, pour quelque temps au moins, canalisées.

Lorsqu'une base saine aura été retrouvée, la collaboration d'égal à égal pourra être envisagée entre la création et l'ordre. Peut-être même la vie, gagnée à un heureux équilibre, s'écoulera-t-elle alors simple et droite, selon le désir exprimé par RABINDRANATH TAGORE.

Mais non. Le bouillonnement de la sève créatrice ne se fera pas faute, avant qu'il soit peu, de miner l'édifice nouveau peu à peu vieilli, puis de le submerger un jour comme une génération submerge la précédente.

Tel sera sans doute l'avenir ; mais nous n'en sommes pas là.

Pour le moment, c'est d'ordre qu'il s'agit.

Ce fil directeur se développera en trois parties :

1° Lutte, pendant un siècle, entre le foisonnement des procédés nouveaux et la tendance constante vers l'ordre et l'unité ;

2° Efforts pourvus de 1938 à 1941 en vue de réaliser l'unité ;

3° Principes d'ordre pour le proche avenir.

PREMIERE PARTIE

UN SIÈCLE DE COORDINATION
DES TRANSPORTS PARISIENS

(1828-1938)

INTRODUCTION

PARIS AVANT L'INVENTION DE SES TRANSPORTS PUBLICS

Dans la vie de Paris, les transports en commun jouent, ce n'est pas à démontrer, un rôle considérable. 2 milliards de trajets sont effectués annuellement, presque tous par des professionnels qui se rendent à leur travail ou en reviennent. Les parcours totalisés qu'ils effectuent dans les voitures publiques représentent, chaque jour, 800 fois le tour de la Terre, 80 fois la distance de la Terre à la Lune.

Avant les dernières hostilités, le service était assuré par 60.000 employés, ce qui représente, avec les familles, la population d'une ville comme Lille ou Toulouse.

Or, si extraordinaire que cela paraisse, l'existence même des transports en commun ne remonte guère à plus d'un siècle, et qu'est-ce qu'un siècle dans la vie d'un peuple !

On est tenté de se demander comment, à une époque si proche de la nôtre, les Parisiens pouvaient se passer du métro, des autobus, ou même des omnibus. Ils s'en passaient fort bien, car ils n'en avaient nul besoin. Leur vie, étroitement sédentaire, était toute différente de la nôtre. De même qu'encore aujourd'hui, la plupart des Français, et surtout des cultivateurs, n'ont jamais vu la mer, de même, au début du siècle dernier, la plupart des Parisiens ne faisaient jamais le voyage de Montmartre ou de Meudon.

Les déplacements à pied étaient, il est vrai, facilités par la petitesse de Paris.

Quel besoin aurait-on eu de voitures au ^{xv} siècle, sous LOUIS XII, quand la capitale s'étendait de la Bastille au Louvre ? Le lacis des rues était tellement enchevêtré, au surplus, que les charrettes, avaient peine à y

circuler. Les personnes de qualité allaient à cheval ou à dos de mule. L'usage des voitures était réservé au Roi.

C'est seulement au xvi^e siècle, qu'apparurent les « carrosses », lourdes et grossières voitures attelées de 6 chevaux pour les seigneurs de la Cour et de 4 chevaux pour les riches bourgeois titulaires du privilège royal de rouler carrosse.

HENRI IV ne posséda longtemps qu'un seul carrosse :
« Je ne saurais aller vous voir aujourd'hui, écrit-il à SULLY, parce que ma femme se sertⁿ de ma coche » (1).

Ces véhicules étaient d'ailleurs fort mal vus du public pour les embarras qu'ils causaient à tout moment dans les ruelles parisiennes, étroites, sinueuses, glissantes et semées de fondrières.

Paris devient peu à peu une grande ville de 500.000 habitants, dont la banlieue, malgré les interdictions réitérées des ordonnances royales, ne cesse de s'étendre. Les besoins de la circulation s'accroissent et s'accommodent difficilement, au cours du xvii^e siècle, d'une si mauvaise voirie. Des rues nouvelles sont dressées « à la ligne, longues, larges, droites » ; les anciennes sont élargies autant que possible. On contraint à l'alignement les maisons qui gênent trop le passage. On pave quelques rues. Un service de nettoyage est organisé qui fonctionne tant bien que mal.

Il n'était pas encore question, à ce moment, de transports en commun, mais, tout au moins, l'apparition, en 1617, de la première « chaise à porteurs » fut un événement. La Reine MARGUERITE DE VALOIS en eut l'étréne.

Une entreprise commerciale se forma bientôt et obtint du roi LOUIS XIII le monopole de la location de ces véhicules ; elle parvint à faire interdire pendant plus de 30 ans les « chaises roulantes » ou « vinaigrettes » dont les avantages portaient ombrage à la Société. La « traction humaine » subsista, en décroissant, jusqu'à la Révolution.

(1) Cité par Jean Virgitti, Conférence à l'Association Française des Amis des Chemins de Fer, 1934.

Aux environs de 1620 apparurent les « voitures de place » créées par un nommé SAUVAGE à l'enseigne de Saint-Fiacre, rue Saint-Martin. « Cet homme, fort entendu en fait de chevaux et de carrosses de louage... « s'avisa d'un nouveau trafic qui fut d'entretenir à « Paris des chevaux et des carrosses pour les louer au « premier venu... » (2).

Dès leur naissance, les transports sont entourés des soins vigilants de la puissance publique. Le Parlement de Paris, par un arrêt du 25 février 1623, réglemente les prix de location des voitures selon leur grandeur et la longueur du parcours.

En 1650, un bourgeois de Paris, Charles VILLERME, obtint du roi LOUIS XIV, moyennant 15.000 livres, le premier monopole des voitures de place. Mais la Royauté, toujours à cours d'argent, accorda bientôt privilège sur privilège.

La concurrence ne donna pas de meilleurs résultats au xvii^e siècle qu'elle ne devait en donner au xx^e. De nombreuses chicanes en résultèrent jusqu'au jour où il fut admis que, dans l'intérêt de tous, la coopération valait mieux que l'ignorance mutuelle ou la dispute. Un arrangement fut conclu entre les associés DE GIVRY, Anne et Nicolas PICQUET, et les frères FRANCINI. Des lettres patentes sanctionnèrent, en 1666, la fusion des entreprises, et accordèrent un monopole à la nouvelle association.

Quelques difficultés s'élevèrent dues à la concurrence illicite de loueurs privés. Il fut donc précisé, en 1673, que seuls les carrosses de l'association privilégiée auraient droit de stationner sur les places et carrefours, à la disposition du public ; les autres loueurs devraient tenir leurs voitures renfermées chez eux et ne pourraient les louer à l'heure, mais seulement à la demi-journée, à la journée, ou pour plus longtemps : ce fut l'origine des « voitures de remise ».

(2) Sauval, *Histoire et recherches des antiquités de la Ville de Paris* (1670).

Un étranger (3) appréciait en ces termes, en 1698, le confort des divers véhicules parisiens : « Il y a ici des « voitures de remise qu'on loue au mois ; elles sont bien « dorées, ont de bons chevaux, et des harnais propres... « c'est ce qui fait le malheur des fiacres et des chaises à « porteurs qui sont les plus sales et les plus misérables « voitures qu'on puisse imaginer ». Ces réflexions soulignent le travers dans lequel risquent de tomber, sans l'aiguillon de la concurrence, beaucoup de monopoles.

Puisque le xvii^e siècle a vu naître les premières entreprises parisiennes de transport, les premiers inconvénients de leurs monopoles successifs, les premières réglementations, les premières mesures de coordination, signalons, en outre, la première tentative d'organisation de transports réguliers.

C'est, en effet, plus d'un siècle et demi avant l'avènement des transports en commun modernes, que Blaise PASCAL eut l'idée, pour la première fois, d'aménager dans Paris un service de voitures à huit places avec des itinéraires fixes, un horaire, un tarif unique.

Cinq lignes de « carrosses à 5 sols », dont une ligne circulaire, furent mises en exploitation en 1662.

« Dès la première matinée », écrit Mme PÉRIER, sœur « de PASCAL, « il y eut quantité de carrosses pleins, et « il y alla même plusieurs femmes ; mais l'après-midi, « ce fut une si grande foule qu'on ne pouvait en appro- « cher... ; on voit le monde dans les rues qui attend un « carrosse pour se mettre dedans, mais quand il arrive, « il se trouve plein ; cela est fâcheux, mais on se con- « sole, car on sait qu'il en viendra un autre dans un « demi-quart d'heure ; cependant, quand cet autre « arrive, il se trouve qu'il est encore plein, et quand cela « est arrivé ainsi plusieurs fois, on est contraint de s'en « aller à pied ; et afin que vous ne croyiez pas que je « dise cela par hyperbole, c'est que cela m'est arrivé à « moi-même... Enfin, c'est un applaudissement si uni-

(3) Martin Lister, *A journey to Paris in the year 1698*.

« versel que l'on peut dire que jamais rien n'a si bien
« commencé ».

Le succès fut grand, mais de courte durée.

Les carrosses n'avaient jamais rencontré, dans le vieux Paris, les sympathies de la population. Aussi, dès le premier jour, les précautions avaient-elles été prises : « Messieurs les Commissaires proclamèrent l'établissement, et, en ayant remontré les utilités, ils exhortèrent les bourgeois de tenir main forte et déclarèrent à tout le peuple que si on faisait la moindre insulte, la punition serait rigoureuse, et ils dirent tout cela de la part du Roi ». Enfin, pour plus de sûreté, un garde voyagea tout le jour dans chaque voiture.

Par exception, l'idée du « carrosse pour tous » opéra un revirement de l'opinion, mais quand on sut que, « pour la plus grande commodité des bourgeois et personnes de mérite », l'accès des voitures serait interdit aux gens du peuple, l'entreprise devint bientôt impopulaire.

Des émeutes se déclenchèrent et l'on dut faire accompagner chaque carrosse par un garde à cheval pour éviter qu'il fût criblé de pierres (4).

L'affaire périclita. On ne sait quand, exactement, elle disparut.

Au cours du XVIII^e siècle, aucun véhicule nouveau ne fut utilisé à Paris ; seuls subsistèrent les carrosses, les fiacres, les chaises à porteurs et les chaises roulantes.

(4) Jean Virgitti, Conférence citée, 1934.

CHAPITRE PREMIER

LA PERIODE DES OMNIBUS

(1828-1900)

PARIS EN 1830

En 1830, Paris a 775.000 habitants. C'est donc une grande ville.

Mais le Paris de LOUIS-PHILIPPE est bien différent de celui que nous connaissons tous. Ce ne sont pas les mêmes maisons, ni les mêmes rues, ni les mêmes gens ; ce n'est pas la même ville.

Entre ces deux mondes qui portent le même nom, il y a non seulement la révolution industrielle avec tout ce que cette idée comporte de bouleversements, mais il y a aussi l'œuvre gigantesque de l'Empereur-urbaniste NAPOLÉON III et de son Préfet HAUSSMANN.

En quelques années, de 1853 à 1870, un cataclysme s'est déchaîné qui a fait disparaître le Vieux Paris de la surface de la terre, en même temps qu'une poigne herculéenne faisait surgir du sol notre Paris moderne (1).

Quelque sentiment qu'on ait de l'œuvre d'HAUSSMANN, le fait s'impose : du Paris historique, en dehors de quelques joyaux d'art, il ne reste plus rien. En aucun quartier, le promeneur ne peut saisir un peu du caractère de ce Paris, pourtant si proche, qui, pendant tant de siècles, était resté si semblable à lui-même.

Aussi est-il nécessaire, pour revivre les origines de nos transports parisiens, de faire un effort d'imagination et de nous replacer dans le cadre qui fut leur berceau.

(1) Lire le brillant ouvrage, pittoresque et documenté, de M. André Morizet, *Du Vieux Paris au Paris Moderne*, 1932.

« La Ville offrait encore le plus incohérent et le plus pittoresque pêle-mêle de logis de tous les âges : « maisons à pignon pointu, maisons à tourelles, masures de bois et de briques, nobles hôtels à pilastres et à fronton. Autour des palais, c'était toujours le même « dédale de rues étroites, sordides et nauséabondes » (2).

Les rues pavées étaient peu nombreuses, à peine le tiers, et encore les pavés étaient-ils si inégaux que souvent les essieux des voitures s'y brisaient.

Les passants ne disposaient alors que de 16 kilomètres de trottoirs et n'étaient, ailleurs, protégés des voitures que par des bornes.

Les chaussées n'étaient pas bombées, mais au contraire creusées en leur milieu, transformant, les jours de pluie, les rues en ruisseaux dont la traversée devenait alors un problème.

Les ordures et les détritrus étaient jetés à la rue et emportés soit par des tombereaux, soit, le plus souvent, par la pluie. Paris, en 1830, ne possédait, en effet, que 40 kilomètres d'égoûts fort médiocres (1.900 kilomètres aujourd'hui).

La nuit, les rues n'étaient pas éclairées ; plus exactement, quelques rues étaient éclairées à l'huile. Les premiers becs papillons au gaz furent posés, place Vendôme, en 1829, et les becs intensifs à gaz ne furent mis en service que cinquante ans plus tard.

Les limites de l'agglomération ne sont pas bien éloignées du centre.

Sur la rive droite, aussitôt après le Palais des Tuileries, commencent les bois qui, aujourd'hui, transformés en jardins, forment les Champs-Élysées. La rue de la Concorde (actuellement rue Royale) est hors Paris. Les constructions ne s'étendent guère plus loin que nos actuels grands boulevards. La rue Saint-Lazare, la rue du Mont-Blanc (actuelle Chaussée d'Antin), sont des faubourgs.

(2). André Hallays, *Revue hebdomadaire*, février 1910.

Montmartre, Belleville, Ménilmontant, sont de verdoyantes collines, aux sentiers à peine dessinés, où l'on va, en excursion, rire et danser le dimanche.

Sur la rive gauche, le boulevard du Mont-Parnasse forme une limite extrême. Les hôtels aristocratiques de la rive gauche vont jusqu'au Palais-Bourbon ; aussitôt après commencent les espaces libres.

Que ce Paris, à peine distant d'un siècle et aujourd'hui disparu, est donc exigü quand on le compare au nôtre qui, sans solution de continuité, d'un seul tenant, couvre plaines et collines de Saint-Germain à Saint-Maur, de Versailles à Aulnay, de Palaiseau à Enghien !

Dans cette agglomération dense, où l'on vit à l'étroit, la circulation est très réduite.

« Sur la rive droite, il n'existe pas d'Est en Ouest, « une voie directe et commode pour se rendre de la « Bastille à la Concorde. Et du Nord au Sud, il n'y en « a pas non plus pour parvenir des boulevards au « quais. La masse compacte des immeubles forme par- « tout un barrage que perforent seulement des chemine- « ments minuscules et tortueux comme ceux d'un ver « au cœur d'un fruit » (3).

Cependant, l'esprit nouveau, actif, bouillonnant, favorable au commerce et à l'industrie, et se manifestant par des éruptions de plus en plus nombreuses, n'allait pas tarder à bouleverser la vie sociale.

Le développement des transports autant que celui des usines, caractérise notre ère industrielle. L'apparition, en 1830, des chemins de fer, et, dans les grandes villes, des omnibus, ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire de l'humanité.

LES PREMIERS OMNIBUS

Nous avons vu plus haut qu'une première Société de transports en commun avait vu le jour en 1662, sous l'inspiration de PASCAL, mais n'avait pas réussi.

(3) Morizet, *op. cit.*

Au milieu du siècle suivant, l'idée de mettre en service des carrosses publics fut reprise, mais n'eut pas plus de succès.

C'est seulement au siècle dernier qu'on remonte l'origine de la vaste organisation de transports en commun qui fut à la base du développement de la capitale.

En 1819, une demande d'autorisation fut adressée au Préfet de Police en vue « d'établir des voitures publiques à itinéraires fixes sur les boulevards et les « quais ». Le Préfet refusa, alléguant le surcroît d'embarras qu'apporterait un pareil service à la circulation.

Mais, en 1827, l'autorisation fut accordée au sieur BAUDRY qui, dès 1828, fit circuler les premiers « omnibus ». Ils étaient tirés par trois chevaux et contenaient de 12 à 20 places.

L'année suivante, des trottoirs furent installés pour permettre aux piétons de circuler avec plus de sécurité.

Les omnibus connurent tout de suite un grand succès. « Ces voitures... préviennent de leur passage par un « jeu de trompettes de nouvelle invention. Elles sont « organisées de manière qu'elles s'arrêtent au moindre « signe fait au cocher ; ...un conducteur chargé de la « perception du prix de la course, veille au maintien « de l'ordre qui doit toujours y régner.

« Chacune d'elles porte sur ses flancs l'indication du « point de départ et du point d'arrivée.

« Le service, établi dans Paris sur des lignes données « par l'Administration de la Police, sera organisé de « telle sorte que le trajet d'une voiture à l'autre sera « d'une demi-heure ou à peu près ; que le nombre de « voitures de chaque ligne sera assez considérable pour « qu'on puisse les trouver à chaque instant et qu'elles « arrivent à leur point d'arrêt au moment où celles « d'une ligne opposée y arrivent aussi.

« Le prix de la course, qui est de 25 centimes, ne « variera jamais quel que soit le point de la ligne où « monte le voyageur, qui fait arrêter partout où il veut « descendre. »

L'entreprise faillit échouer et son premier fondateur se suicida. Mais bientôt l'Entreprise générale des Omnibus connut un tel succès que, profitant de la libre concurrence établie par la Révolution, une vingtaine de compagnies se formèrent pour desservir Paris : les Dames-Blanches, les Tricycles, les Citadines, les Orléanaises, les Diligentes, les Ecossaises, les Hirondelles, les Sylphides, les Dames-réunies, les Gazelles, etc...

L'ensemble de ces entreprises utilisait, en 1836, plus de 350 voitures et de 2.500 chevaux. 100.000 personnes étaient transportées quotidiennement.

En 1840, un système de correspondance gratuite entre les voitures des diverses Sociétés fut organisé.

Mais le principe de la libre concurrence devait déjà, en matière de transports en commun, révéler ses inconvénients. Les itinéraires les plus productifs étaient desservis par plusieurs services parallèles qui se disputaient le trafic. Par contre, la plupart des quartiers restaient dépourvus de moyens de transport.

Non seulement la plupart des entreprises périclitèrent, puisqu'en 1885, leur nombre était réduit à dix, mais, ce qui était plus grave encore, le service public était fort mal assuré.

LA PREMIÈRE UNIFICATION DES TRANSPORTS PARISIENS LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS

La situation était parfaitement décrite par le Préfet de Police lorsqu'il écrivait, en 1854 : « Il y a, dans
« une grande ville telle que Paris, un immense besoin
« de transports à bas prix. Il existe entre tous les quar-
« tiers une étroite solidarité de relations de toute nature.
« Le régime de la concurrence, qui rencontre de grandes
« difficultés dans l'état de la voirie, ne donnerait pas
« satisfaction à cet intérêt, parce qu'il desservirait
« certains quartiers et pas d'autres. Le mieux est donc
« de constituer une seule Compagnie qui, avec de moins
« dres frais généraux, produira le transport au plus bas

« prix, qui, par unité de direction, établira la solidarité
« dans un service appelé à rayonner en tous sens, qui
« sera en mesure d'exécuter, dans une certaine propor-
« tion, les transports onéreux que réclamera l'intérêt
« public ».

Ces paroles annonçaient bien l'effort continu que l'Administration Préfectorale n'a pas cessé de poursuivre en vue de faire des transports en commun non plus une affaire commerciale, mais un service public ; elles exprimaient bien, aussi, la nécessité pour ce service d'une unité de direction qui, malheureusement, n'est pas encore réalisée.

Sous l'influence du Préfet, les dix Compagnies s'entendirent et fusionnèrent en 1855.

La Compagnie Générale des Omnibus obtenait pour trente ans « le droit exclusif de faire circuler avec faculté
« de stationnement sur la voie publique, dans l'enceinte
« de Paris... les voitures dites omnibus ». Elle se trouvait ainsi investie d'un monopole de fait des transports parisiens.

Le tableau suivant résume la croissance rapide de cette puissante Compagnie de 1855 à 1900 :

COMPAGNIE GENERALE DES OMNIBUS (C. G. O.) (4)						
Année	Chevaux	Omnibus	Tramways	Personnel	Voyageurs en millions.	Voyageurs kilom. en millions (5)
1855	4.142	435	—	2.436	48	162
1867	9.910	769	23 à chevaux	4.182	125	425
1878	12.146	649	244 à chevaux		172	584
1889	13.600	632	311 à chevaux 3 mécaniques	6.034	214	727
1900	16.500	741	288 à chevaux 238 mécaniques	11.461	319	1.084

Voir notes 4 et 5, page 18.

Les voitures, avec ou sans impériale, étaient à 26, 28 ou 30 places ; certains omnibus offraient même jusqu'à 40 places sur les grandes lignes.

Le trafic s'est presque toujours accru d'année en année, avec la population de Paris, jusqu'à l'apparition du Métropolitain.

Jusqu'en 1900, la Compagnie Générale des Omnibus a été une affaire prospère, en bonne partie grâce aux tramways dont l'exploitation bénéficiaire rachetait les insuffisances des omnibus.

LES PREMIERS TRAMWAYS

Les tramways ont été, dans le monde entier, appelés à un grand développement. A Paris, au contraire, leur succès a été tardif et, depuis 1938, ils ont complètement disparu.

En 1854, M. LOUBAT, qui avait déjà organisé à New-York les premiers services de tramways, obtint de l'Etat l'autorisation de construire une ligne à Paris, de la Concorde à Sèvres. Il s'agissait alors simplement d'omnibus tirés par des chevaux sur des rails ; la traction était beaucoup plus facile et le roulement plus doux. Aucune disposition légale ni réglementaire n'étant applicable à cet omnibus sur rails, l'autorisation fut donnée à titre précaire ; le décret fut rendu sans enquête préalable et sans que le Conseil Municipal de Paris, ni le Conseil d'Etat eussent été consultés.

(4) D'après A. Mariage, *Historique sommaire de la C. G. O.* (Sté des Ingénieurs Civils, 1912).

(5) Le « voyageur-kilomètre » est l'unité de trafic la plus pratique pour effectuer des comparaisons : elle représente un parcours d'un kilomètre effectué par un voyageur.

Pour les chemins de fer, les statistiques donnent directement le nombre de voyageurs-kilomètres puisque chaque billet est délivré pour une distance déterminée.

Pour le Métropolitain, le nombre de voyageurs-kilomètres est obtenu en multipliant le nombre absolu de voyageurs par la distance moyenne parcourue par ceux-ci. Cette distance est approximativement connue au moyen de comptages.

Il en est de même pour les transports à la surface : 3 km. 4 environ.

Cette ligne fut rachetée, en 1856, par la Compagnie Générale des Ominibus qui venait d'être créée. Pendant 17 ans, elle resta une simple curiosité.

Mais l'insuffisance des moyens de transport se faisant de plus en plus sentir, le Département de la Seine obtint de l'Etat, en 1873, la concession d'une ligne circulaire dans Paris et de dix lignes rayonnantes reliant Paris à la banlieue. La ligne circulaire fut rétrocédée à la C. G. O. ; les dix autres à deux nouvelles compagnies : la Compagnie des chemins de fer parisiens (Tramways Nord) et la Compagnie des Tramways de Paris (Tramways Sud). Ces deux dernières, pour exploiter la partie de leurs lignes pénétrant dans Paris, durent payer à la C. G. O. une indemnité « pour privation de trafic et « abandon partiel des droits à elle concédés par la « Ville. »

Dix autres lignes de tramways à chevaux furent rétrocédées à la C. G. O. en 1877, 1878, 1881, puis d'autres encore dans les années qui suivirent.

Mais l'exploitation des tramways de banlieue ne donnait pas satisfaction. En 1880, les compagnies demandèrent à fusionner ; malgré de longues négociations, elles ne purent y parvenir. Quelques années plus tard, les compagnies extérieures, mal administrées, étant tombées en faillite, la C. G. O. proposa de les racheter ; le projet ne put encore aboutir.

Dans Paris, le matériel fut peu à peu amélioré. Les trois premiers tramways à vapeur furent mis en marche pour l'Exposition de 1889. L'année suivante eurent lieu les premiers essais de traction électrique, avec dix ans de retard sur le tramway électrique Siemens et Halske exploité, en 1880, pour l'Exposition de Berlin.

A Paris, la C. G. O. n'obtint pas l'autorisation de poser des fils électriques dans les rues ; par ailleurs, cette Compagnie, trop proche du terme de sa concession, ne put assumer les frais de la pose de caniveaux axiaux. Aussi dut-elle tourner ses efforts vers des tramways

moins perfectionnés fonctionnant à la vapeur, à l'air comprimé ou à l'aide d'accumulateurs.

En banlieue, l'engouement fut général pour les tramways électriques. De nouvelles compagnies se fondèrent. Les lignes se multiplièrent au hasard des occasions, sans observer le moindre plan défini.

Les concessions furent accordées par l'Etat tantôt directement à des particuliers et à des sociétés ; tantôt au département à charge de rétrocession ; parfois aux communes à charge de rétrocession ; ou bien encore directement à des compagnies par le département, par des communes ou par des syndicats de communes. Les contrats les plus divers furent utilisés.

Aux approches de l'Exposition de 1900, plus de 25 lignes électriques furent concédées par l'Etat directement à diverses sociétés sans plus d'ordre ni de souci d'homogénéité qu'auparavant. Ce fut la triste histoire des « tramways de pénétration ».

Les concessionnaires, soucieux avant tout de réaliser des bénéfices immédiats, acceptèrent des abaissements de tarifs excessifs et des charges trop lourdes.

Les résultats financiers furent désastreux ; plusieurs lignes ne furent même pas exécutées ; d'autres ne furent pas terminées. Plusieurs compagnies renoncèrent à leur concession.

Une telle situation émut vivement l'opinion. Plusieurs députés socialistes demandèrent la déchéance des compagnies et la municipalisation des réseaux. Il convient de noter que le désordre dans lequel on était alors tombé était imputable autant, sinon plus, aux autorités publiques qu'aux sociétés exploitantes. C'est bien, en effet, le concédant qui, par son manque de prévoyance et d'idée d'ensemble, a suscité entre les concurrents des rivalités incompatibles avec l'accomplissement d'un service public ; c'est lui aussi qui a cru bon d'imposer dans les cahiers des charges des conditions trop onéreuses.

C'est ce que l'Etat eut la modestie de comprendre en ne décidant pas la régie, mais en réalisant une première grande mesure de coordination qui sera décrite au chapitre suivant : la réorganisation de 1910, prélude à la grande réorganisation de 1920.

En 1900, la C. G. O., dans Paris, exploitait 36 lignes de tramways formant un réseau de 227 kilomètres et transportant 156 millions de voyageurs, avec 288 tramways à chevaux et 238 tramways mécaniques.

LES CHEMINS DE FER DE BANLIEUE

La deuxième moitié du xix^e siècle fut pour les transporteurs routiers et fluviaux une période de dures épreuves. Dans le monde entier se développa, en effet, ce moyen de locomotion si rapide et si puissant : le chemin de fer.

C'est seulement en 1842 que fut précisée, en France, la charte légale des chemins de fer et que fut fixé son premier plan de construction. Avant cette date, seuls sont concédés quelques petits tronçons.

Tout de suite apparaît comme nécessaire une profonde différence de traitement légal entre les transporteurs routiers qui restent commerçants libres et les chemins de fer qui, désormais élément essentiel de l'économie nationale, sont soumis à un régime de service public.

L'Etat est maître du tracé des lignes : l'exploitation est confiée à une société concessionnaire ; la convention passée par l'Etat et cette Société doit être approuvée par une loi ou un décret ; la voie concédée fait partie du domaine public ; l'expropriation d'utilité publique peut être utilisée pour permettre l'exécution des travaux. Pour la construction des lignes, l'Etat procède à l'acquisition des terrains, exécute ou fait exécuter les terrassements et les ouvrages d'art ; la compagnie pose les voies et les équipes, construit les bâtiments, achète le matériel, et, très souvent, exécute les travaux d'infrastructure pour le compte de l'Etat.

La Compagnie doit se conformer au cahier des charges annexé à l'acte de concession. Le cahier-type date de 1857.

En 1852, le système se précise et se simplifie. Aux trop nombreux concessionnaires se substituent six grandes compagnies chargées chacune d'un réseau pour quatre vingt dix-neuf ans. Ces compagnies s'engagent à construire de nouvelles lignes. Mais leurs emprunts réussissent mal et les compagnies sollicitent un remaniement de leurs accords.

Les Conventions Franqueville de 1859 accordent aux compagnies, pour la construction des lignes nouvelles, une aide financière sous la forme d'une garantie d'intérêts : l'Etat s'engage ainsi à fournir aux compagnies, en cas d'insuffisance du produit de leur exploitation, les sommes nécessaires pour assurer le service des emprunts ainsi qu'un dividende minimum.

En 1878, l'Etat se trouva dans l'obligation de racheter les lignes déficitaires du Sud-Ouest et d'en former un réseau séparé exploité en régie. La même année fut approuvé le plan FREYCINET qui avait pour but la construction de 10.000 kilomètres de lignes appelées à desservir, pour la plupart, des régions économiquement peu développées. Les charges financières considérables qui résultèrent de l'exécution de ce programme conduisirent aux conventions de 1883. L'Etat dut étendre le mécanisme de la garantie d'intérêt à la totalité des lignes du réseau.

En 1884, le réseau ferré s'étend sur 6.186 kilomètres de lignes rayonnant autour de Paris, vers les grandes villes, les frontières, les ports.

Toutes proportions gardées, dans la Région Parisienne, le même souci inspire le choix des tracés des premières lignes de chemin de fer : relier Paris aux principales villes de la région.

C'est ainsi qu'en 1837, la ligne de Paris à Saint-Germain fut ouverte au public sans aucune station intermédiaire. Le nouveau mode de locomotion eut un grand

succès. L'embarcadère parisien était encore bien petit, près de la Place de l'Europe. « Un élégant pavillon a été
« construit pour l'admission des voyageurs. Les croi-
« sées du salon d'attente donnent sur un emplacement
« profond et découvert garni de quatre voies de rails...
« Un bruit sourd, prolongé et croissant avertit de l'ar-
« rivée d'un convoi qui roule sous la voûte ; les remor-
« ques paraissent et bientôt les deux rampes sont cou-
« vertes par les voyageurs arrivants qui semblent une
« population tout entière surgissant tout à coup du sein
« de la terre » (6).

Mais peu à peu se constitue le long de ces lignes un trafic tout nouveau, primordial pour l'évolution de la structure de la capitale : le trafic de banlieue.

Les riverains réclament des stations.

Tandis qu'en 1839, sur la ligne de Saint-Germain, pour un million de voyageurs transportés, 300.000 à peine utilisent les stations intermédiaires, 10 ans plus tard, les stations intermédiaires fournissent un trafic plus important que le terminus de Saint-Germain.

Aussitôt qu'une station est créée, les Parisiens, tentés à la fois par les avantages de la vie à la campagne et par les facilités d'accès à leur travail, affluent et fondent « la Banlieue ». Ce phénomène se produit sur la plupart des autres lignes. Le trafic suburbain est né, la population de la Capitale, jusque-là confinée dans Paris, commence à se répandre dans la campagne et à former le Grand-Paris.

En 1839 et 1840 s'ouvrent successivement les lignes de Saint-Lazare à Versailles-R. D., de Montparnasse à Versailles-R. G., de Paris à Juvisy ; en 1843, la ligne de Paris à Saint-Denis.

En 1843, la ligne de Poissy, section de la ligne Paris-Rouen, est ouverte à son tour. Déjà la banlieue-ouest apparaît comme de beaucoup la mieux desservie.

(6) Dulaure, *Histoire de Paris*, t. VIII, p. 113.

En 1846, est inaugurée la ligne de Sceaux dont l'embranchement de Bourg-la-Reine à Orsay n'est ouvert que 11 ans plus tard, et en 1849, la ligne de Noisy-le-Sec et la ligne de Villeneuve-Saint-Georges.

En 1851 et 1854, sont livrées au public la ligne d'Argenteuil et la ligne d'Auteuil ; en 1859, la ligne de Vincennes.

30 ans plus tard, en 1884, est mis en exploitation l'embranchement de Saint-Cloud à Marly et à l'Etang-la-Ville, prolongé en 1889 jusqu'à Saint-Nom-la-Bretèche où il se raccorde avec la Grande Ceinture.

En 1900, une partie de la ligne des Invalides à Versailles-R. G. est ouverte pour l'Exposition ; elle est complétée en 1902.

Un profond remaniement de la structure de l'agglomération parisienne s'accomplit alors sous l'influence du chemin de fer, tandis que, peu à peu, se transforme la physionomie des alentours de Paris.

Depuis 1840, en un siècle, Asnières passe de 500 habitants à plus de 71.000, Argenteuil de 15.000 à 130.000. Même les villes les plus éloignées bénéficient amplement de ces apports nouveaux. Le canton de Versailles passe de 33.000 à 109.000 habitants, celui de Saint-Germain de 16.000 à 61.000 habitants.

Le chemin de fer, à son tour, doit s'adapter à la nouvelle structure de l'agglomération qui est son œuvre. Il ne s'agit plus pour lui, en effet, de transporter des voyageurs occasionnels ; il lui faut, le matin, amener par centaines de mille les travailleurs à leurs occupations et les ramener, le soir, chez eux ; pour chacune de ces opérations, les trains s'en retournent pour la plupart à vide. Un phénomène un peu moins ample, mais tout de même important, se produit pour transporter les voyageurs qui vont déjeuner chez eux et retournent aussitôt à leurs occupations.

Or, ces voyageurs quotidiens, employés ou ouvriers, sont soumis, par leur travail, à des horaires stricts. Le trafic très particulier qui résulte de cette condition, tout

à fait distinct du trafic des grandes lignes, est caractérisé par de puissantes oscillations correspondant aux pulsations, régulières et violentes, du centre vital parisien.

Les déplacements étant, pour les usagers, une perte de temps qu'il faut réduire au minimum, les trains doivent être rapides et ponctuels, les départs fréquents, le matériel abondant.

Ces sujétions, fort lourdes, coûtent cher au chemin de fer. Elles se traduisent par des déficits considérables quand les tarifs sont fixés trop bas.

En même temps que le chemin de fer transforme complètement la banlieue, il modifie les quartiers de Paris proches des grandes gares. Le quartier de la gare Saint-Lazare, en particulier, aujourd'hui l'un des plus actifs de Paris grâce au trafic de la banlieue ouest, était, en 1837, tout à fait excentrique et peu bâti, lorsque fut construit l'« embarcadère » de la ligne de Saint-Germain qui devait, quelques années plus tard, devenir la gare Saint-Lazare.

De même que les grandes lignes ont été, depuis un siècle, un élément prédominant de la prospérité nationale, les chemins de fer de banlieue ont grandement contribué à l'extension et à l'activité de toute la région parisienne.

LES BATEAUX DE LA SEINE

Le trafic fluvial est très ancien, non seulement pour les relations lointaines, mais aussi pour les déplacements purement urbains.

Au début du xix^e siècle, les bateaux à vapeur progressant au moyen de roues à aubes, firent disparaître les coches d'eau et les batelets. Un service régulier fut organisé entre Paris et Saint-Cloud, pendant le séjour de la Cour dans cette localité.

En 1837, la Compagnie Générale des Bateaux à Vapeur de Paris à Saint-Cloud dirigeait un service avec

sept départs par jour dans les deux sens. Une correspondance fût même ménagée avec les voitures omnibus dites « batignollaises ».

Mais on ne résiste pas au progrès, et la Compagnie disparut devant la concurrence apportée, en 1867, par la Compagnie des Bateaux-Omnibus, qui mettaient en service un matériel nouveau, à hélice, élégant et rapide.

Pendant près de dix ans, le service fonctionna sans histoire. Mais en 1876 une nouvelle Compagnie, celle des « Hirondelles parisiennes » obtint l'autorisation d'établir un service.

Une guerre de tarifs s'éleva aussitôt entre les concurrents, ruineuse pour l'un comme pour l'autre. Aussi décidèrent-ils de s'entendre et de se partager le trafic.

L'alerte avait été chaude. Mais ce n'était pas fini. En 1885, une autre Compagnie dite des « Bateaux express » qui avait obtenu une autorisation, ouvrit à son tour les hostilités. La concurrence reprit, au grand dam des trois Sociétés.

Ce qui devait arriver arriva, les concurrents eurent la sagesse de s'entendre et fusionnèrent en 1886 sous le nom de « Compagnie Générale des Bateaux Parisiens.

Cet exemple, entre autres, montre bien que la concurrence, précieuse en matière commerciale, ne donne pas souvent de bons résultats en ce qui concerne l'exploitation des services publics, et qu'il faut arriver, à la longue, à une organisation rationnelle et centralisée.

Il est à noter que, depuis 1881, la navigation sur la Seine était libre ; une simple permission suffisait. La concurrence restait donc possible. Mais le Ministère des Travaux Publics, en fait, laissa subsister un quasi-monopole en faveur de la Compagnie des Bateaux Parisiens, en écartant les demandes des concurrents nouveaux.

Le trafic fluvial était loin d'être négligeable à cette époque : la flottille comprenait 102 bateaux à hélice de 225 à 300 places, desservant 40 kilomètres de lignes et transportant 25 millions de voyageurs annuellement entre Suresnes et Charenton.

1900 fut, naturellement, la grande année des bateaux parisiens. Près de 39 millions de voyageurs furent transportés sur 124 bateaux.

Les recettes n'ont d'ailleurs pas cessé de décroître depuis cette époque.

Les bateaux étaient fort pratiques et agréables mais ne pouvaient supporter avantageusement, entre le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes, la concurrence des moyens de transport modernes : les tramways électriques et surtout le Métropolitain.

VUE D'ENSEMBLE SUR LA PÉRIODE DE 1828 A 1900

Nous qui connaissons notre puissant réseau de transports, nous ne pouvons réprimer un sourire affectueux en nous reportant à ses origines si proches.

Et cependant, dès sa naissance, les traits principaux de sa physionomie et de son caractère sont parfaitement nets et se retrouveront, de période en période, jusqu'à nos jours.

Avant 1828, à perte de vue, le « bon vieux temps ». Les hommes naissent et meurent à la même place ; dans l'intervalle, ils ne vont qu'à pied, rarement à cheval.

Tout à coup, l'humanité figée se dégèle ; des courants se forment. L'industrie nouvelle des omnibus se développe ; les entreprises surgissent comme champignons après la pluie, se concurrencent, se bousculent, se disputent et se ruinent les unes les autres.

Le foisonnement des initiatives privées manifeste la belle énergie des hommes de cette époque, mais fait apparaître immédiatement ses graves inconvénients.

Aussi, en 1855, par entente mutuelle des petits transporteurs, encouragée par une pression officielle, le monopole de la Compagnie Générale des Omnibus succède-t-il dans Paris à l'éparpillement des efforts.

C'est là un progrès énorme : le triomphe de l'ordre sur l'incohérence. Les transporteurs y gagnent pendant

cinquante ans des finances saines, et le public des services réguliers.

Lorsqu'apparaissent les tramways, deux cadres s'offrent à leur développement : à l'intérieur de Paris, le monopole de la C. G. O., à l'extérieur, la libre concurrence ou peu s'en faut. Le résultat ne se fait pas attendre : les tramways, dont l'exploitation est économique, apportent à la C. G. O. la prospérité, et aux Compagnies de banlieue la déconfiture.

Peu après, l'application de la traction électrique aux tramways obtient un grand succès auprès du public. Mais, en banlieue, tant de lignes sont établies et de façon si déraisonnable, que la plupart des Compagnies ne tardent pas à sombrer et que le public, pour être trop bien servi, est fort mal desservi.

Est-ce à dire que, dans Paris, le monopole ait atteint la perfection ? Loin de là. Peu d'entreprises ont subi plus de critiques au cours de leur carrière que la C. G. O. Mais il ne fait pas de doute, cependant, que le public parisien a reçu tant bien que mal satisfaction et que le monopole de la C. G. O. a rendu les plus grands services à la capitale. La perfection n'est pas de ce monde.

Si l'on considère, pendant cette même période, le trafic fluvial parisien, les mêmes constatations s'imposent. La lutte de deux concurrents se termine par un accord ; l'apparition d'une troisième entreprise, après avoir troublé quelque temps le service, aboutit à une fusion.

Quant aux chemins de fer, ils ont été très rapidement organisés par de grandes compagnies qui se sont partagé le territoire national et n'ont pu, de ce fait, se concurrencer.

Toutefois, et il est essentiel de le noter, toutes les inventions ont été le fruit de la liberté et de l'initiative privée : les omnibus, les omnibus sur rails, les tramways mécaniques, les bateaux à hélice, les chemins de fer.

Dès la première période envisagée dans cette étude, une première idée se met d'elle-même en lumière : la liberté est favorable à la création, le monopole à l'ordre. Les circonstances de fait imposent tantôt la liberté, tantôt le monopole.

CHAPITRE II

LE METROPOLITAIN ET LES TRAMWAYS

(1900-1920)

L'ATMOSPHÈRE ACTIVE DE 1900

L'époque de 1900 marque le point culminant de la civilisation industrielle triomphante avant les ruines de la Grande-Guerre, les charges de l'après-guerre, les dissensions intérieures, la défaite.

La science et l'industrie tiennent le haut du pavé. Les inventions fusent comme un feu d'artifice ; pour les exploiter, les « affaires » se montent et s'enflent. La richesse se répand ; le niveau de vie s'élève.

Cette période de liberté, de création, de déchaînement des activités privées est aussi celle de la vie facile, de l'égoïsme et de l'indifférence pour autrui. La concurrence économique, les luttes sociales, les conquêtes coloniales, les rivalités internationales, complètent dans l'ordre collectif, cette chaude atmosphère d'action.

Les Expositions Universelles de 1889 et de 1900, dont le souvenir reste profondément gravé dans la mémoire de nos pères, exaltent orgueilleusement la puissance nouvelle de l'homme. L'art n'y fait pas défaut, mais il est au second plan. C'est l'audace et la grandeur qui dominent ; c'est l'acier qui triomphe. La Tour Eiffel, qui reste encore aujourd'hui dans le Monde le signe distinctif de Paris et la fameuse Galerie des Machines ne sont autres, pour les ingénieurs, que de simples articles de démonstration. La Grande Roue est un joujou à la taille de son époque.

La France bouillonne. Elle est en plein foisonnement d'activités créatrices.

Les grandes banques font participer le public à cette fièvre de construction et de spéculation. Les réserves immenses de l'épargne se déversent en torrents qui permettent les réalisations les plus grandioses, comme les chemins de fer.

Les pouvoirs publics puisent abondamment dans ce réservoir pour développer l'équipement du pays. On voit grand à cette époque.

Le Paris de 1900 n'a plus aucune ressemblance avec celui de 1830. Le cyclone haussmanien a soufflé et une ville neuve a surgi.

Une œuvre aussi gigantesque que la reconstruction de Paris a pu être accomplie grâce à la volonté inflexible et à l'unité de vue d'un homme, NAPOLEON III, servi par un Préfet exceptionnel.

Elle a été rendue possible par l'application d'une technique nouvelle de financement. Auparavant, les travaux municipaux n'étaient prudemment entrepris que si des excédents budgétaires permettaient de les payer. Ces excédents ne sont plus pour HAUSMANN que le gage des annuités d'emprunts énormes qu'il lance dans le public. On travaille pour l'avenir.

Lorsqu'on lui avait expliqué le procédé, le Préfet BERGER, prédécesseur d'Hausmann, s'était écrié, épouvanté : « Ce n'est pas moi qui me prêterai jamais à ruiner la Ville ».

Le procédé se juge à ses résultats.

Il n'est pas possible de donner un tableau complet des transformations de Paris, mais quelques exemples donneront une idée de leur ampleur.

La grande croisée routière, en permettant les relations directes et rapides, donne enfin son unité à la capitale : de l'Ouest à l'Est, avenue des Champs-Élysées, rue de Rivoli, Cours de Vincennes ; du Nord au Sud, boulevard de Sébastopol, boulevard du Palais, boulevard Saint-Michel.

Les grandes places : place de l'Etoile, place du Trocadéro, place de l'Opéra, place de la République, place Voltaire, place de la Nation, place du Châtelet, parvis de Notre-Dame.

Les grandes voies : boulevards Malesherbes, Haussmann, de Magenta, de Port-Royal, Voltaire, Arago, Saint-Marcel, Diderot, Saint-Germain ; avenues de la Grande-Armée, de Wagram, Hoche, de Friedland, des Champs-Élysées, Marceau, d'Iéna, Kléber, Mac-Mahon, d'Eylau, du Président Wilson, Henri-Martin, de l'Alma, du Trocadéro, de l'Opéra, de la République, du Bel-Air, Philippe Auguste, Rapp, Bosquet, de la Tour-Maubourg ; rues de Rennes, de Maubeuge, de Chateaudun, du Quatre-Septembre, Turbigo, La Fayette, Soufflot et tant d'autres.

Les réserves de verdure : le bois de Boulogne, le bois de Vincennes, le Parc Monceau, le Parc Montsouris, les Buttes-Chaumont, les jardins des Champs-Élysées et des Tuileries, et de nombreux squares.

L'Opéra, Saint-Augustin, les Halles Centrales, les grandes gares, les grands ponts et presque tout le Paris qui s'étend à l'Ouest de la place de la Concorde sont en grande partie de l'époque Haussmanienne.

Enfin, depuis ce moment, Paris est éclairé et nettoyé, pourvu de rues pavées et de trottoirs, abreuvé d'eau de sources, muni d'égouts, desservi par des omnibus.

Voilà ce que peut faire un homme d'action à une époque d'action.

Des critiques peuvent, sans nul doute, être formulées, mais elles disparaissent devant la grandeur de l'œuvre accomplie en dix-sept ans.

A la fin du siècle, le Paris moderne, tout neuf, est équipé pour de nouvelles destinées.

On avait vu grand. Mais l'avenir a montré qu'on avait vu juste. Ces immenses travaux ont simplement préparé le cadre qui a permis le développement prodigieux de Paris.

SEUL UN RÉSEAU SOUTERRAIN
PEUT DÉGAGER LA SURFACE

En peu d'années, Paris s'est considérablement développé ; sa population s'est accrue davantage et son trafic beaucoup plus encore.

Au début du siècle, le commerçant et l'artisan ne se déplaçaient pas ; ils étaient liés à leur boutique et à leur échope. A la fin du siècle, la grande industrie, les banques, les compagnies d'assurance, les grandes entreprises commerciales déplacent chaque jour, aux mêmes heures, des centaines de milliers d'employés et d'ouvriers ; de nombreux hommes d'affaires, courtiers, représentants, poursuivent activement la fortune. Tous ont besoin de se déplacer rapidement : time is money.

Alors qu'en 1860, 100 millions de voyageurs étaient transportés sur 200 kilomètres de lignes d'omnibus et 20 kilomètres de lignes de tramways, c'est en 1891, un courant de 270 millions de voyageurs qui parcourt les 363 kilomètres de lignes de tramways et les 223 kilomètres de lignes d'omnibus.

Mais, aux heures d'affluence, les voitures, déjà insuffisantes, sont immobilisées par leur propre nombre.

Les rues, autrefois domaine incontesté des piétons, sont envahies par des véhicules de toute sorte. Certaines d'entre elles ont bien été élargies, mais pas en proportion des besoins. En vain, NAPOLÉON III et HAUSSMANN ont-ils abattu des maisons, ouvert de larges places, percé de nombreuses et vastes avenues pour canaliser les grands courants de circulation... Paris est de plus en plus engorgé.

Les lourds omnibus sont pris dans la masse des fiacres, des voitures de maître, des charrettes. Les tramways, seuls véhicules rapides, sont limités à la vitesse des voitures qui les précèdent et, par leur volume et la rigidité de leurs lignes, accroissent encore les embarras de la circulation.

Une seule solution est possible : dégager la surface en creusant sous Paris des tunnels, superposer deux étages de trafic ; comme ces tunnels sont énormément coûteux, leur faire donner le rendement maximum au moyen d'un chemin de fer électrique, rapide, régulier, à grand débit et à plate-forme indépendante. L'idée du Métropolitain est en formation.

Le chemin de fer électrique assure une bonne hygiène du souterrain, consomme une énergie d'origine nationale, permet une régularité parfaite ; son débit est de beaucoup supérieur à celui des rues ; la voie étant entièrement réservée aux trains, ceux-ci peuvent se suivre à intervalles rapprochés avec le maximum de vitesse et de sécurité. Pour une ville de l'importance de Paris, le Métro doit constituer l'instrument de base, l'ossature du système circulatoire.

« Si l'on voulait », écrit un auteur de l'époque, « que le tramway mécanique offre autant de commodité qu'un métropolitain pouvant faire circuler 30 trains à l'heure et donnant 7.920 places, il faudrait, par exemple sur la ligne de Montrouge-Gare de l'Est, la plus fréquentée des lignes de tramways, 155 voitures de 51 places par heure, ce qui ferait, dans chaque sens, 77 voitures se suivant sur chaque voie à 70 mètres d'intervalle ; cette seule ligne absorberait 310 voitures, le tiers du matériel total avec lequel la Compagnie exploite 60 lignes. Et quel encombrement serait produit ! ».

L'utilité du réseau souterrain apparaît avec une évidence accrue ; non seulement il doit permettre de faire gagner du temps aux Parisiens de toutes les classes sociales, d'accroître leur rayon d'action et d'augmenter ainsi l'activité et la prospérité de la capitale, mais il accomplira ce miracle : dégager les rues et rendre vie aux transports de surface paralysés.

LE MÉTROPOLITAIN,
SERVICE PUBLIC NATIONAL OU MUNICIPAL ?

Il a fallu un demi-siècle d'études et vingt ans de discussion entre l'Etat et la Ville de Paris pour que la capitale fût enfin dotée de son Métropolitain.

Deux conceptions très différentes s'opposaient, en effet, pour son exploitation.

L'Etat était en pleine fièvre de construction de son réseau ferroviaire, et il lui apparaissait logique et désirable de donner de l'unité à son œuvre en opérant au centre de Paris la jonction de ses grandes lignes.

La Ville était préoccupée par la paralysie dont était atteint son système circulatoire aux heures d'affluence. Elle voulait, puisque ses voies de surface étaient saturées, créer de nouvelles voies à un autre étage, inférieur ou supérieur. Mais le service régulier, à grande vitesse et à grand débit, qu'elle projetait d'assurer ne pouvait lui permettre d'intercaler entre ses rames les trains lourds des grandes lignes.

Un recul de 50 ou 100 ans nous permet aujourd'hui de juger le conflit à la lumière de l'expérience : la Ville avait raison contre l'Etat ; les deux services répondent, en effet, à deux ordres de besoins tout à fait différents, ils sont incompatibles.

Mais il semblait à ce moment que ce fût une folie de construire deux réseaux alors qu'il était douteux, d'après les évaluations de nombreux techniciens, qu'aucun d'eux justifîât l'énormité de la dépense.

Sans parler du premier projet de chemin de fer parisien en souterrain présenté en 1854 par MM. BRAME et FLACHAT pour desservir les Halles Centrales, de nombreux projets virent le jour soit en vue du prolongement des grandes lignes au centre de la ville et de leur raccordement, soit en vue de satisfaire au trafic urbain, mais ils ne furent pas pris en considération.

Le 10 novembre 1871, le Conseil général de la Seine prit l'initiative des premières études officielles, encou-

ragé par l'exemple de la Ville de Londres, qui venait de prendre possession d'une première partie de son réseau métropolitain. Le Préfet de la Seine fut autorisé à concéder l'exploitation de deux lignes Est-Ouest et Nord-Sud. Mais aucun demandeur en concession ne se présenta.

Le 23 novembre 1875, le Conseil municipal de Paris fit exécuter les études nécessaires pour rattacher les grandes lignes d'intérêt général. Le projet préparé par l'Administration préfectorale prévoyait une gare centrale au Palais-Royal ; il ne fut pas mis à exécution.

Le ministre des Travaux Publics, de son côté, réunit en 1880 une commission d'ingénieurs chargée de dresser un nouveau projet. Le Conseil municipal de Paris et le Conseil Général de la Seine l'approuvèrent, mais le Conseil Municipal revendiqua pour la Ville le droit de concéder elle-même le chemin de fer.

C'est à ce moment que le conflit entra dans sa phase aigüe.

Le Conseil général des Ponts-et-Chaussées émit l'avis que « le Métropolitain, même dans les parties de son « réseau qui excèdent l'enceinte de la ville pour s'étendre sur les départements voisins, intéresse surtout et « avant tout la population urbaine, et, qu'à ce titre, il « convient de laisser à l'Administration municipale, soit « pour la construction, soit pour l'exploitation de ce « réseau dans son ensemble, une entière responsabilité, « en même temps que toute liberté d'action compatible « avec les droits et intérêts de l'Etat... », et proposa que le Métropolitain fût, exceptionnellement, concédé par l'Etat à la Ville de Paris.

Le Conseil d'Etat, consulté, s'y refusa, invoquant cette opinion que le Métropolitain doit « mettre en relation dans Paris les têtes des lignes d'intérêt général « et qu'ainsi il forme un véritable prolongement à « travers Paris des principaux chemins de fer et constitue un élément du grand réseau national ».

Le Ministre tenta de traiter avec un groupement financier pour lui concéder directement le chemin de fer, mais il ne put aboutir.

En 1885, un nouveau projet fut mis à l'étude par le ministre, en vue de l'Exposition de 1889.

Il comprenait un réseau de sept lignes d'une longueur de 43 kilomètres et passant par les principales grandes gares. Des raccordements étaient prévus, ne faisant pas partie du Métropolitain proprement dit, mais permettant d'y faire passer des trains en provenance des lignes de Chemin de fer qui aboutissaient à Paris, ainsi que ceux du Chemin de fer de Ceinture.

Ce projet était sérieusement étudié, mais il échoua, en 1887, devant la Chambre des Députés, inquiète des incertitudes que présentait la construction des souterrains et la circulation dans ces voies nouvelles qui n'avaient pas encore fait leurs preuves. La Chambre refusa, au surplus, de sanctionner la garantie donnée par l'Etat au Métropolitain, une crise récente des Chemins de fer ayant montré ce que coûtait la garantie d'intérêt faite par l'Etat aux grandes Compagnies.

En 1891, la Société EIFFEL proposa au Conseil municipal un projet de concession sans subvention ni garantie d'intérêt. Ce projet devait être remanié l'année suivante pour aboutir à quatre concessions faites à la Compagnie du Chemin de fer du Nord, à la Compagnie d'Orléans, à la Compagnie de l'Ouest, à la Société EIFFEL. Les Chemins de fer de l'Etat demandaient également à construire des lignes de liaison.

A ces projets, la Ville de Paris s'opposa absolument, craignant toujours la main-mise des grandes Compagnies.

Il convient enfin de mentionner spécialement le projet déposé en 1887 par un ingénieur, M. BERLIER, tendant à ouvrir une ligne électrique souterraine entre le Bois de Vincennes et le Bois de Boulogne. La construction du tube devait être faite par un procédé déjà utilisé à Londres, le bouclier, qui permettait de faire

avancer les travaux de façon particulièrement simple et rapide.

M. BERLIER n'obtint pas, en fin de compte, la concession parce que le projet de réseau dont nous allons maintenant parler était lui-même sur le point d'être adopté et qu'il n'était pas souhaitable d'isoler cette transversale est-ouest d'un réseau de lignes du même type. Nous retrouverons, d'ailleurs, la personnalité de M. BERLIER à l'occasion de la création du réseau Nord-Sud.

Le temps s'écoulait. Les discussions s'éternisaient.

L'Exposition de 1889, avec ses 32.500.000 visiteurs, avait révélé l'insuffisance manifeste des moyens de transport. La proximité de l'Exposition Universelle de 1900 engagea l'Administration supérieure à atténuer son intransigeance.

En 1894, le ministre des Travaux Publics commença à se rallier au point de vue de la Ville. « Tout le monde » admet maintenant », disait-il, « que parmi les chemins » de fer qu'il peut être utile de construire dans Paris, « les uns ont un caractère d'intérêt général et les autres » un caractère d'intérêt surtout urbain ». C'était déjà un premier point acquis.

Mais, pour réaliser ses projets, le ministre entendait s'adresser aux grandes Compagnies de Chemins de fer et demander à la Ville une subvention du tiers de la dépense. On s'imagine l'accueil que reçut cette proposition au Conseil municipal ; celui-ci déclara, une fois de plus, qu'il s'estimait seul compétent pour décider du réseau des transports parisiens et pour en assurer la gestion.

Le désaccord fut tranché par la Chambre des Députés : deux projets de loi ayant été déposés par le Ministre, sans recours à la subvention de la Ville, ces projets furent repoussés, la Chambre ne pouvant admettre de faire construire aux frais de l'ensemble des contribuables français un réseau ferré destiné à desservir les seuls quartiers de Paris.

Il fallait, cependant, qu'une solution intervînt. Si l'Etat n'était pas en mesure de construire le Métropolitain, il ne pouvait du moins s'opposer plus longtemps aux conceptions des autorités locales qui, elles, étaient prêtes à assurer la construction, avec tous les risques de tous ordres qu'elle comportait, à la condition de conserver la maîtrise de leurs transports en commun.

Les nécessités de la circulation s'imposaient avec une urgence accrue. Au surplus, si l'on voulait que l'Exposition fût desservie par des moyens de transport suffisants, il ne fallait plus tarder à commencer les travaux pour que l'ouvrage fût terminé à temps.

Après de nombreuses tractations, et malgré la résistance acharnée des grandes Compagnies de Chemins de fer, le principe fut enfin admis : le Métropolitain serait un chemin de fer d'intérêt local, purement autonome.

La discussion avait duré près de vingt ans.

LA NAISSANCE DU MÉTROPOLITAIN MUNICIPAL

L'idée d'aménager en tunnel un nouveau système circulatoire doublant le réseau de surface était hardie. Une telle entreprise apparaissait à beaucoup hors de proportion avec les besoins à satisfaire et même au-dessus des forces humaines.

Les gens d'esprit ne manquèrent pas : « Aérien, c'est un projet en l'air ; souterrain, c'est un projet enterré, vous ne sortirez pas de là », ni les prophètes : « Les Parisiens n'accepteront jamais de voyager dans des égouts ».

« Les chiffres qu'on fait miroiter devant nos yeux sont fictifs », s'écriait à la tribune un Conseiller, M. Henri ROUSSELLE ; « l'époque à laquelle on atteindra le trafic de 140 millions de voyageurs est si lointaine, si nébuleuse, que ni nos ingénieurs, ni M. le Préfet de la Seine n'osent espérer vivre assez longtemps pour la voir jamais... Je décline, je le répète, toute responsabilité dans une telle aventure... Je me refuse à faire un tel saut dans l'inconnu ».

La Chambre syndicale des Propriétaires, craignant de payer de nouveaux impôts, jugeait trop lourde la charge de l'opération financière.

Les commerçants eux-mêmes n'adressèrent-ils pas des pétitions, signalant le tort que ne manquerait pas de causer à leurs affaires l'exploitation d'un réseau souterrain ?

La Compagnie Générale des Omnibus protesta contre une prétendue violation de son privilège, estimant que le Métropolitain n'était nullement nécessaire à Paris, et proposa de résoudre les embarras de la circulation en y ajoutant plus de tramways encore.

Le Directeur des Travaux de Paris était inquiet :
« Il est impossible, écrivait-il dans son rapport, que des
« capitaux sérieux s'engagent dans une affaire indus-
« trielle dont l'avenir n'offre pas de perspectives plus
« rémunératrices ».

Le Rapporteur du projet lui-même, cependant porté par ses fonctions à considérer le Métropolitain avec une indulgence paternelle, sous-estimait largement les possibilités de son chemin de fer et les évaluait, pour les premières années, à 1.700.000 voyageurs par kilomètre de lignes.

Le projet fut voté par le Conseil municipal le 20 avril 1896. Le Conseil général émit un avis favorable. Il fallut encore deux ans pour que, le 30 mars 1898, la loi déclarant l'utilité publique fût promulguée.

Ce fruit d'une discussion un peu trop longue n'en fut que mieux venu.

Les autorités locales, jalouses de leur indépendance et craignant l'ingérence de l'Etat et des grandes Compagnies, avaient prévu un chemin de fer métropolitain à voie étroite et à gabarit réduit ; elles avaient pensé, au surplus, tracer leurs lignes de façon à barrer définitivement, dans l'avenir, le prolongement des grandes lignes à l'intérieur de Paris.

Très sagement, le Parlement imposa la voie normale de 1 m. 44, afin de permettre, éventuellement, aux voi-

tures du Métropolitain de circuler, comme cela se fait couramment à Londres, sur les voies des grandes lignes.

Il a, par contre, admis le gabarit réduit, beaucoup moins coûteux pour la construction du tunnel. L'indépendance du réseau parisien était ainsi sauvegardée puisque les voitures des grands réseaux ne pouvaient pénétrer dans ses souterrains.

Enfin, le Parlement tint à ajouter au projet de loi un paragraphe disposant : « La construction du Métropolitain devra laisser réalisables, au point de vue technique, les pénétrations des grandes lignes et leurs « raccordements dans Paris ».

Ainsi se trouvait close la discussion de principe si passionnément menée depuis dix ans : d'une part, le réseau parisien était reconnu d'intérêt local et, d'autre part, toutes précautions étaient prises pour que les grandes lignes d'intérêt général pussent être raccordées dans Paris. Les deux réseaux y gagnaient, l'un son indépendance, l'autre la faculté de parfaire son unité.

La Compagnie concessionnaire prenait à son compte tous les risques de l'exploitation aux conditions que lui imposaient le traité et le cahier des charges.

Le tarif qu'elle était autorisée à appliquer était fixé invariablement à 15 centimes pour la 2^e classe, 25 centimes pour la 1^{re} classe, 20 centimes pour le billet d'aller et retour.

Le même billet donnait droit, quelle que fût la distance parcourue, de circuler sur toutes les lignes du réseau avec correspondance gratuite entre les lignes.

Cette simplicité tarifaire, qui réduit au minimum les dépenses d'exploitation et donne au voyageur une agréable impression d'indépendance dans toute l'enceinte du Métro, est certainement pour beaucoup dans le succès du réseau souterrain.

La Compagnie, qui supportait tous les risques de l'exploitation, associait cependant la Ville à la prospérité de l'affaire. Non seulement elle lui versait une part importante du prix des billets (1/3 pour les billets sim-

ples et d'aller et retour de 2^e classe, 2/5 pour les billets de 1^{re} classe) pour couvrir forfaitairement les dépenses de construction de l'infrastructure, mais encore elle effectuait au profit de la Ville un prélèvement progressif sur le prix de tous les billets lorsque le nombre annuel des voyageurs transportés dépasserait 140 millions.

Dès la première année, le trafic par kilomètre de lignes fut deux fois plus important que ne l'avait prévu le rapporteur ; deux ans plus tard, il atteignait 5 millions de voyageurs ; en 1917, 6 millions ; en 1919, 7 millions.

Le chiffre de 140 millions de voyageurs pour l'ensemble du réseau, jugé fabuleux par M. le Conseiller ROUSELLE, fut dépassé dès 1904 ; le milliard fut approché en 1931.

Les commerçants bénéficièrent largement du surcroît d'activité de la capitale provoqué par l'aménagement, enfin réalisé, de son système circulaire.

Les propriétaires ne tardèrent pas à constater les plus-values acquises par leurs terrains et la hausse de la valeur locative de leurs immeubles.

La Compagnie Générale des Omnibus elle-même, enfin acquise à l'idée du Métropolitain, se déclara disposée à en assurer l'exploitation.

Industriels, commerçants, salariés, propriétaires, n'ont pas cessé, depuis lors, de demander avec insistance l'extension du réseau souterrain.

Malgré les retards apportés par les discussions, Paris se trouvait doté de l'instrument de transport urbain le plus moderne.

C'est la vapeur qui actionnait en 1863 l'Underground de Londres, en 1871 le Ringbahn de Berlin, en 1872 l'Elevated de New-York, en 1882 le Stadtbahn de Berlin, en 1838 le Subway de Glasgow et le Métropolitain de Vienne.

La traction électrique, après les essais réalisés en 1887 à New-York, avait été adoptée à Londres, en 1890, sur le « City and South London », puis en 1893 à Liver-

pool et en 1895 à Chicago. En même temps qu'à Paris, l'électrification fut réalisée, en 1900, sur l'Elevated de New-York et sur le « Central London Railway ».

Après Londres, Liverpool, Chicago, Paris et New-York, c'est Vienne qui, en 1901, inaugure son Métropolitain électrique; puis Berlin en 1902, Philadelphie en 1908, Buenos-Ayres en 1913, Tokio en 1927, Moscou en 1934.

LE NORD-SUD MUNICIPAL

M. BERLIER, auteur de nombreuses études sur les ligne Porte Maillot-Porte de Vincennes. Cette ligne clavier » pour la construction des tunnels, avait été sur le point, nous l'avons vu, d'obtenir la concession de la ligne Porte Maillot-Porte de Vincennes. Cette ligne ayant été incorporée au réseau Métropolitain, M. BERLIER fut indemnisé de ses travaux.

Aucun monopole n'avait été accordé au Métropolitain ; M. BERLIER demanda, le 15 mai 1899, la concession d'une ligne souterraine électrique allant de Montmartre à Montparnasse et passant sous la Seine.

La construction du souterrain présentant de grandes difficultés dues surtout à l'enfoncement de la ligne à une profondeur considérable, le Service Technique de la Ville, sans s'opposer à la construction par un concessionnaire, n'entendait pas assumer lui-même la responsabilité de l'entreprise.

M. BERLIER offrit de construire, aux frais et risques de sa Société, non seulement la superstructure, mais aussi l'infrastructure.

L'homogénéité du réseau souterrain ne pouvait que souffrir de la cession des lignes à des exploitants divers. Mais un tel argument qui, aujourd'hui, serait déterminant, ne le fut pas en 1900, à un moment où les énergies privées étaient en pleine fièvre. La concurrence des lignes de Métro apparaissait même, pour stimuler les exploitants, aussi souhaitable que celle des autres entreprises commerciales.

L'offre de M. BERLIER apparut, au surplus, très avantageuse puisqu'elle permettait à la Ville, déjà surchargée de besogne par la construction du Métropolitain, d'avancer de plusieurs années l'ouverture d'une ligne incontestablement utile, et cela sans bourse délier ni courir aucun risque.

La concession fut accordée par la Ville de Paris le 31 janvier 1904 et l'utilité publique reconnue par l'Etat le 3 avril 1905.

A la ligne principale furent adjoints peu après un prolongement de Montparnasse à la Porte de Versailles et deux embranchements, l'un de Saint-Lazare à la Porte de Saint-Ouen, l'autre de la Fourche à la Porte de Clichy.

Les conditions de la concession étaient très semblables à celles du Métropolitain, réserve faite de la construction du souterrain.

La correspondance fut ménagée avec le premier réseau ; le même écartement de voie et le même gabarit furent adoptés ; le tarif fut fixé aux mêmes prix, de façon à donner aux deux entreprises des caractéristiques aussi homogènes que possible.

L'exploitation, ouverte le 5 novembre 1910, a donné de bons résultats. Ceux-ci sont inclus dans les chiffres fournis pour le Métropolitain au cours de la présente étude.

LES CHEMINS DE FER DE BANLIEUE

En 1900, le réseau ferré de banlieue a atteint, à peu près, sa texture définitive.

Son histoire est celle de l'augmentation prodigieuse de son trafic et de l'adaptation constante de son équipement aux besoins croissants de la population.

Faute de statistiques assez précises pour détailler par périodes l'étude des chemins de fer de banlieue, une présentation d'ensemble sera faite, dans le chapitre suivant, pour la période qui s'étend de 1900 à 1929.

OMNIBUS, TRAMWAYS ET AUTOBUS

1900 fut la grande année de la traction hippomobile. Mais la concurrence des nouveaux moyens de transports rapides : Métropolitain, tramways mécaniques et autobus, allait porter un coup funeste à « la plus belle conquête de l'homme ».

COMPAGNIE GENERALE DES OMNIBUS (1)								
Année	Chevaux	Omni- bus à Che- vaux	Tramways		Auto- bus	Personnel	Voya- geurs (en mil- lions)	Voya- geurs kilom. en mil- lions)
			à Che- vaux	méca- ni- ques				
1900	16.500	741	288	238	—	11.461	319	1.084
1910	9.575	583	89	558	125	10.501	290	986
1911	7.640	441	78	553	256	11.276	289	982
1912	3.081	135	61	564	602	13.094	366	1.244

Le dernier des omnibus à chevaux fut supprimé en 1913 sur la ligne « La Villette-Saint-Sulpice ».

En 1906, les premiers autobus de la ligne « Montmartre-Saint-Germain-des-Prés » furent mis en service. Ils étaient loin de ressembler aux puissantes voitures modernes et simplement constitués d'une carrosserie d'omnibus à chevaux, avec impériale. Pour amortir un peu les dures trépidations résultant à la fois de la vitesse du véhicule et des irrégularités du pavage, les roues étaient munies de blocs de caoutchouc séparés les uns des autres.

En 1908, les blocs de caoutchouc furent remplacés par des bandages pleins. Les essais de bandages pneumatiques faits dès l'année suivante ne purent aboutir à l'adoption de ce procédé, le prix étant prohibitif.

Les autobus n'avaient pas que des avantages ; leur exploitation était très coûteuse et ses résultats économiques apparaissaient sous un jour peu favorable. C'est

(1) A. Mariage, *Historique sommaire de la C. G. O.*, 1912.

ainsi qu'il fut décidé de réunir dans la même main l'exploitation déficitaire des autobus et celle des tramways qui était bénéficiaire ; cette solution présentait, au surplus, l'avantage de ne pas soulever l'épineuse question du monopole de la Compagnie des Omnibus.

En 1909, l'ensemble des réseaux à la surface transportait 548.500.000 voyageurs (soit environ 1.864.900.000 voyageurs-kilomètres).

LA RÉORGANISATION DE 1910

Au 31 mai 1910 expiraient les concessions de la C. G. O. et de la plupart des compagnies de tramways.

Une première réorganisation eut lieu à cette occasion, marquant un grand effort de simplification.

Des enchevêtrements de lignes gênants, onéreux, sans utilité pour le public disparurent. Une nouvelle répartition des lignes fut faite, de façon que chaque entreprise possédât des itinéraires fructueux et des itinéraires récemment établis dont la clientèle restait à constituer.

Le régime légal fut unifié. Un mode uniforme de concession fut adopté : l'Etat concédait un réseau à la Ville de Paris et cinq réseaux au Département de la Seine ; ces réseaux étaient rétrocédés à six Compagnies :

Compagnie Générale des Omnibus et des	
Tramways Municipaux	247 km.
Compagnie des Tramways de Paris et du	
Département de la Seine	222 —
Compagnie Générale Parisienne des Tramways	99 —
Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien ..	203 —
Compagnie des Tramways de la Rive Gauche .	36 —
Compagnie des Chemins de fer Nogentais	83 —

Les chemins de fer de Paris à Arpajon (9 km.) et la Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien (17 km.) n'étaient pas compris dans la réorganisation et restaient concessions d'Etat. La Compagnie du Chemin de fer du

Bois de Boulogne (7 km.) n'y fut comprise que plus tard, et partiellement.

Les conditions techniques de la construction et de l'exploitation furent aussi précisées. La traction électrique fut généralisée sur les tramways et le mode de distribution de l'énergie ramené à deux systèmes : le trolley et le caniveau axial.

Les horaires et la tarification furent uniformisés.

Le régime du personnel des concessionnaires fut rapproché de celui du personnel municipal.

Enfin, les compagnies s'engageaient à payer aux collectivités des droits de stationnement et des redevances pour l'entretien et l'éclairage des chaussées et trottoirs, et pour l'établissement sur la voie publique de bureaux et d'abris.

La réorganisation de 1910 marque un bel effort pour remettre de l'ordre dans la maison.

Elle a été une étape nécessaire : elle a rendu possible l'unification des transports à la surface qui, nous le verrons, eut lieu aussitôt après la Grande-Guerre sous l'impérieuse nécessité de remédier au déséquilibre financier.

Au lendemain de ces conventions, en 1913, dernière année normale avant la Grande-Guerre, la répartition du trafic entre les divers modes de transport est la suivante, en millions de voyageurs-kilomètres :

Chemins de fer de banlieue	3.453
Métropolitain	1.868
Tramways	1.652
Autobus	836
Bateaux	55

A cette date, l'ensemble du réseau circulaire parisien laissait encore subsister un grand nombre d'entreprises soumises à des régimes différents :

EXPLOITANT	AUTORITE SUPERIEURE
Chemins de fer de l'Etat	Régie d'Etat
— du Nord	Etat
— de l'Est	—
— P. L. M.	—
— Orléans	—
— Métropolitain de Paris .	Ville de Paris
— Nord-Sud	—
Compagnie Générale des Omnibus et des Tramways Municipaux	—
Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine	Départ. de la Seine
C ^{ie} Générale Parisienne de Tramways	—
C ^{ie} des Tramways de l'Est-Parisien	—
C ^{ie} des Tramways de la Rive Gauche	—
C ^{ie} des Chemins de fer Nogentais	—
C ^{ie} du Chemin de fer du Bois de Boulogne	Régime spécial .
C ^{ie} des Tramways de l'Ouest Parisien ..	Etat
Chemin de fer de Paris à Arpajon	—
C ^{ie} Générale des Bateaux Parisiens	—

LA GUERRE DE 1914-1918

Les Compagnies de Chemins de fer ont continué, pendant la guerre, à desservir régulièrement la banlieue parisienne.

Le Métropolitain, de même, a continué à desservir régulièrement Paris. Son trafic qui, de 1911 à 1913, s'établissait aux environs de 1 milliard 800 millions de voyageurs-kilomètres, atteint 2 milliards neuf cent millions en 1919. Le trafic par kilomètre de lignes exploitées passait de 21 millions à 30,6 millions de voyageurs-kilomètres.

Ces résultats étaient dus, en bonne partie, à la désorganisation par la guerre du réseau de surface.

Les services de tramways, faute de personnel, furent d'abord réduits au strict minimum, mais, dès 1916, recouvrèrent leur importance.

Les autobus, réquisitionnés par l'Autorité Militaire, disparurent pendant deux ans de la région parisienne. Le réseau fut partiellement reconstitué en 1916.

Quant aux bateaux parisiens, leur trafic déclina à tel point que le Ministère de la Guerre les réquisitionna en 1917 et les employa au transport des ouvriers travaillant pour la Défense Nationale.

Les bouleversements produits par la guerre dans tous les domaines se révélèrent particulièrement violents dans les finances des services publics et notamment dans celles des transports. Ils feront l'objet d'un examen particulier.

CROISSANCE DU RÉSEAU SOUTERRAIN

L'histoire des vingt premières années du chemin de fer électrique souterrain est celle d'un réseau vigoureux en pleine croissance, malgré la dure crise de la guerre et de l'après-guerre.

Les chiffres figurant au tableau de la page suivante montrent l'ascension régulière et puissante du Métropolitain et du Nord-Sud.

Au point de vue financier, les résultats sont également des plus satisfaisants.

Tous les ans, sans exception, même pendant la guerre, l'exploitation laisse de forts bénéfices. Les charges financières, affectées notamment à la construction des tunnels, sont largement couvertes et laissent même, à la Ville de Paris, pour cette période, plus de 48 millions de francs d'excédent.

VUE D'ENSEMBLE SUR LA PÉRIODE DE 1900 A 1920

La période de 1900 à 1920 a été marquée par une série de crises pour le réseau de surface.

Dans son ensemble, le réseau s'est constamment révélé très insuffisant pour satisfaire aux besoins du public. Les embarras de la circulation ont été pour les omnibus, les tramways et les autobus un obstacle permanent qui a beaucoup freiné leur développement.

METROPOLITAIN ET NORD-SUD						
Années	Voyageurs (en millions)	Trajet moyen (en km)	Trafic (en millions de voya- geurs-kilom.)	Longueur moyenne exploitée (en km)	Voyageurs par km de ligne en million	Trafic par km de ligne (en millions de voya- geurs-km)
	A	B	A × B	C	$\frac{A}{C}$	$\frac{A \times B}{C}$
1900	17,6	4	70,4	5,1	3,5	13,8
1901	55,8	4	223,2	13,3	4,2	16,7
1902	72,1	4	288,4	14,3	5	20,1
1903	118,2	4	472,8	23,4	5	20,1
1904	140,2	4	560,8	26	5,4	21,5
1905	178,7	4	714,8	31,7	5,6	22,5
1906	201,2	4	804,8	38,1	5,2	21,1
1907	239,1	4	956,4	44,3	5,4	21,5
1908	282,4	4	1.129,6	48,5	5,8	23,2
1909	314,7	4	1.258,8	54,4	5,7	23,1
1910	317,8	4	1.271,2	70	4,5	18,1
1911	428,7	4	1.714,8	81,3	5,2	21
1912	452,1	4	1.808,4	83,6	5,4	21,6
1913	467,4	4	1.869,6	87,7	5,3	21,3
1914	396,6	4	1.586,4	92	4,2	17,2
1915	408	4	1.632	92	4,4	17,7
1916	497,1	4	1.988,4	93,1	5,3	21,3
1917	588,2	4	2.352,8	94,8	6,1	24,8
1918	610	4	2.440	94,8	6,4	25,7
1919	726,6	4	2.906,4	94,8	7,6	30,6
1920	688,4	4	2.753,6	94,8	7,3	29

On a parfois parlé, pour expliquer la situation déficitaire des compagnies, de la concurrence faite par le Métropolitain. C'est là une erreur. Il est possible que, sur certains itinéraires parallèles à une ligne métropolitaine, les omnibus aient perdu une partie de leur clientèle. Mais, d'une façon générale, le réseau de surface a bénéficié du dégagement des rues opéré par le trafic souterrain : loin de baisser, le nombre de voyageurs en omnibus, tramways et autobus n'a cessé de croître.

Le Métro est un ouvrage gigantesque, construit à grands frais par la collectivité ; les services légers parallèles à ses lignes auraient dû, dans un plan de transport

logique, être supprimés. Ce sont eux qui, en enlevant une partie du trafic des voies ferrées, sont des services parasites.

En banlieue, les lignes de tramways ont gravement souffert du faux régime de concurrence qui y avait été ménagé par les pouvoirs publics et ont subi une très grave crise financière.

Aussi la réorganisation de 1910 est-elle apparue comme une œuvre particulièrement utile de simplification et de mise en ordre.

La Grande-Guerre a durement touché le réseau de surface. Celui-ci, tout à fait désorganisé, exigeait de toute évidence, non pas seulement une remise en état, mais une refonte totale. Cette refonte fut réalisée, nous allons le voir, en 1920, sous l'égide de la Compagnie Générale des Omnibus qui de monopole municipal, devint, sous le nom de S. T. C. R. P., monopole départemental.

Pendant tout ce temps, le réseau souterrain a poursuivi régulièrement et méthodiquement son extension, indifférent aux troubles extérieurs.

En 1921, le trafic s'est ainsi réparti, en millions de voyageurs-kilomètres (2) :

Chemins de fer de banlieue ..	4.071
Réseau souterrain	2.550
Réseau à la surface	2.512

(2) Ces chiffres peuvent être utilement comparés à ceux de 1913, p. 47.

CHAPITRE III

LA CRISE D'APRES-GUERRE LA CRISE DE CROISSANCE DE PARIS (1920-1929)

LA CRISE D'APRÈS-GUERRE

Les années qui ont suivi la Grande-Guerre ont été marquées tant par la crise économique qui s'est déclenchée dans le monde entier en 1920, que par la nécessité de remettre de l'ordre dans tous les services publics désorganisés par la guerre.

De 1914 à 1920, les grands réseaux de chemins de fer avaient été mis à la disposition de l'Autorité Militaire. Le déficit avait atteint 4 milliards de francs. C'était, naturellement, à l'Etat qu'il appartenait de prendre la charge de ces pertes.

Les réseaux du Nord et de l'Est avaient été très atteints par les destructions ; les autres réseaux avaient souffert du défaut d'entretien. Une remise en état s'imposait. Sur les deux réseaux précités, 2.050 km. de lignes à simple ou à double voie, 1.180 ponts, 15 souterrains, 850 bâtiments de gare ont été reconstruits. Les frais de reconstruction se sont élevés à 2 milliards de francs.

La forte baisse de la monnaie s'est manifestée par une hausse correspondante des prix. En avril 1920, avant la crise, les prix de gros étaient en moyenne six fois plus élevés que ceux de juillet 1914 ; le prix de l'énergie électrique était sept fois plus élevé.

Les dépenses de personnel furent fortement majorées par l'application de la journée de huit heures, l'attribution d'un congé annuel de 21 jours, de deux augmentations de traitement et d'une indemnité compensatrice de vie chère.

Sans doute, beaucoup d'entreprises privées s'étaient trouvées, elles aussi, par suite de la guerre et de la crise, dans une situation difficile, parfois même désespérée.

Mais les compagnies concessionnaires d'un service public ne pouvaient pas être, en toute justice, assimilées à des entreprises commerciales. Elles n'avaient pas joui, en effet, de la même liberté d'action. Elles étaient liées par des obligations strictes fondées sur l'intérêt général et dont la plus impérieuse, en même temps que la plus lourde, était de continuer, coûte que coûte et quoi qu'il advienne, l'exploitation régulière et ponctuelle du service public qui leur était confié. Enfin, alors que les dépenses des compagnies s'étaient considérablement élevées, leurs tarifs avaient été maintenus, par les contrats ou par les pouvoirs publics, à leur niveau de 1913. C'est seulement en 1919 et 1920 que de faibles relèvements de tarifs furent autorisés.

Pour 1919, le déficit des six compagnies d'omnibus et de tramways dépassait 38 millions de francs, dont quatorze pour la C. G. O. De 1913 à 1919, tandis que les recettes avaient doublé, les dépenses avaient triplé.

Pour 1920, leur déficit était évalué à 100 millions.

Les formules des contrats de concession avaient été non seulement faussées, mais bouleversées par des circonstances imprévisibles ; l'équilibre financier des entreprises avait été détruit, la nécessité de maintenir la stabilité du service public, en même temps que la logique et l'équité, commandaient de réviser les conditions d'exploitation.

Le célèbre arrêt rendu, le 30 mars 1916, par le Conseil d'Etat sur la demande de la Compagnie du Gaz de Bordeaux, décida que l'autorité concédante apporterait une aide efficace à son concessionnaire.

Aussi, la plupart des entreprises : Grandes Compagnies de chemins de fer, Gaz de Paris, C. P. D. E., C. G. O., Métropolitain, Nord-Sud, etc..., demandèrent-elles l'aide de l'Administration.

Elles exprimaient, au surplus, le désir d'harmoniser leurs contrats avec les circonstances nouvelles, afin d'organiser leurs exploitations sur des bases sérieuses.

Dans quel sens cette harmonisation allait-elle être faite ?

Du côté des concessionnaires, comme du côté des pouvoirs publics, un esprit nouveau se faisait jour. Avant la guerre, l'initiative privée apparaissait comme la base de l'économie et le rôle de l'Etat était limité au minimum. Pendant les années de guerre, au contraire, l'Etat avait joué un rôle prépondérant. Après guerre, la réorganisation à entreprendre, par son amplitude et par l'importance des risques à courir en une période si troublée, apparut comme ne pouvant être réalisée que par une collaboration dont les pouvoirs publics assumeraient la direction.

Avant la guerre, les collectivités n'étaient autorisées à envisager que trois régimes juridiques pour l'exploitation des transports en commun : la régie directe, la concession et la libre concurrence.

L'Etat pour les chemins de fer, la Ville de Paris pour les omnibus, les tramways, les autobus et le Métropolitain, avaient adopté la formule de la concession. Les Compagnies s'engageaient à respecter certaines conditions, à assumer certaines charges et à courir tous les risques de l'affaire.

Un décret du 26 juin 1915 ayant autorisé les départements et les communes à prendre en mains la direction et la responsabilité des entreprises, tout en laissant aux Compagnies le soin de l'exécution technique, et sur la recommandation d'une circulaire du ministre de l'Intérieur en date du 12 avril 1921, tous les services publics furent remaniés en ce sens : la plupart des concessions furent remplacées par des régies intéressées exploitées par des compagnies sous la direction et la surveillance des collectivités publiques et sous la responsabilité financière de ces dernières.

Pour les chemins de fer, de nouvelles conventions avaient à rétablir le déséquilibre des comptes.

Pour les transports à la surface, non seulement, il convenait d'apporter un prompt remède aux déficits, mais il fallait d'urgence réaménager l'ensemble du réseau et lui donner une direction unique.

Pour les réseaux Métropolitain et Nord-Sud, dont l'exploitation continuait à donner d'excellents résultats, seule était nécessaire l'adaptation de la formule de convention aux nouvelles circonstances économiques.

LE NOUVEAU RÉGIME DES CHEMINS DE FER

La convention de 1921 forme une première étape de la substitution de l'Etat aux grandes Compagnies pour la gestion des Chemins de fer. Elle prélude à la réforme de 1937.

Pour la première fois, une convention unique est passée entre l'Etat et les grands réseaux.

1° Un régime de régie intéressée remplace en fait les concessions. Déjà, le système de la garantie d'intérêt avait fait passer des Compagnies à l'Etat les risques de l'entreprise. Désormais, les Compagnies perdent aussi la possibilité de réaliser des « bénéfices » ; en plus des dividendes garantis, elles reçoivent une « rémunération ». Celle-ci est établie de façon à les intéresser au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses.

Alors que, de 1884 à 1913, les dividendes et superdividendes avaient représenté, en moyenne, 7,9 % des recettes, ils n'en représentèrent plus, de 1921 à 1937, que 1,2 %.

2° La convention tend, assez timidement d'ailleurs, à coordonner la gestion et l'exploitation sous l'autorité de l'Etat.

Un Comité de Direction, composé de deux administrateurs de chacun des réseaux, est institué en vue d'établir la liaison. La création de cet organisme, dont les

décisions prises à la majorité engageaient tous les réseaux, aurait pu faire perdre aux Compagnies leur individualité. En fait, le Comité de Direction n'a pris que des résolutions d'ordre tout à fait général, et chaque réseau a gardé ses méthodes propres de gestion et d'exploitation.

Quelques années plus tard, la tendance à l'unité s'est manifestée par la création d'un Service de Contentieux commun et d'un Contrôle commun des recettes.

Au dessus du Comité de Direction, et à côté du Gouvernement, est institué le Conseil supérieur des Chemins de fer, composé des membres du Comité de Direction, de représentants du personnel et d'un nombre égal de représentants des intérêts généraux. Ce Conseil est obligatoirement consulté sur toutes les questions ayant trait à l'ensemble du réseau ferroviaire. Sa composition marque la volonté de mettre en minorité les techniciens des chemins de fer qui, en même temps, appartiennent aux Compagnies.

En 1933, l'emprise des Pouvoirs Publics fut accentuée par la nomination, dans chacun des Conseils d'Administration des Compagnies, de deux représentants de l'Etat et par l'accroissement du nombre des représentants de l'Etat au Comité de Direction des Réseaux.

Enfin, l'effort d'unification de l'Etat se traduit dans le domaine financier par la création du fonds commun.

3° Remédier au grave déséquilibre des comptes constitue la raison d'être principale de la réforme. Le plan de redressement est le suivant :

Un compte spécial est ouvert dans les écritures du Trésor Public : le fonds commun des chemins de fer. Les réseaux bénéficiaires y versent leurs excédents ; les réseaux déficitaires y inscrivent leurs insuffisances. La situation d'ensemble apparaît ainsi clairement.

Le principe de l'équilibre du fonds commun est solennellement affirmé. Désormais, les bénéfices et les pertes doivent se compenser et les tarifs doivent être

ajustés de façon à rétablir automatiquement l'équilibre.

Mais à côté du principe, l'exception n'est pas oubliée. Comme il n'apparaît pas possible, en 1921, de faire supporter à l'économie nationale la majoration tarifaire nécessaire pour faire disparaître le déficit, il est décidé que, pendant les six premières années d'application de la convention, l'Etat prendra à sa charge les annuités des emprunts que les Compagnies se trouveraient contraintes de contracter pour couvrir leurs insuffisances.

Au regard de l'Etat, les résultats ont été les suivants de 1921 à 1929 :

1921	déficit	33,9 %	des recettes
1922	—	16,4 %	—
1923	—	15,1 %	—
1924	—	5,1 %	—
1925	—	5,6 %	—
1926	excédent	4,2 %	—
1927	déficit	1,7 %	—
1928	excédent	4,9 %	—
1929	—	2,1 %	—

Ainsi, les Chemins de fer, malgré la prospérité générale de la période qui a séparé les deux crises de 1921 et de 1929, ont laissé à l'Etat une forte marge déficitaire. La période suivante, ainsi que nous le verrons, a été marquée par une aggravation des déficits, posant même les problèmes les plus graves.

Cette constatation pénible a amené M. LE BESNERAIS, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer, à exprimer le regret que les pouvoirs publics se soient laissés aller à trop de facilité dans leur politique tarifaire (1). En ne percevant pas, pendant les années de prospérité, les taxes qu'il aurait pu percevoir, le Chemin de fer a, certes, facilité le développement du commerce et de l'industrie, mais il n'a pas préparé l'avenir. « Si la majoration des tarifs marchandises avait varié

(1) Ingénieurs Civils, Conférence 1939.

« comme les prix de gros et celle des tarifs voyageurs
« comme le prix de la vie... pour l'ensemble de la
« période 1921-1937, le Fonds commun se serait trouvé,
« début 1938, avec une réserve de plus de 19 milliards. »
La situation des Chemins de fer aurait été assainie.
Depuis 1932, les tarifs auraient été, dans l'ensemble,
inférieurs à ceux qui ont été effectivement pratiqués.
Dans la période de crise que nous traversons, le commerce et l'industrie, au lieu d'avoir maintenant à payer les charges du passé, sous forme de tarifs majorés ou d'impôts, disposeraient du réseau ferroviaire aux meilleures conditions.

L'équilibre des finances publiques devrait, en effet, être apprécié non pas année par année, mais sur une période plus longue. Les finances publiques devraient non pas suivre les remous économiques, mais les absorber et les dominer.

Les plus beaux plans économiques ne sont rien si, au moment de les mettre en application, le courage de prendre les décisions impopulaires fait défaut.

Ces appréciations qui s'appliquent à l'ensemble du réseau des Chemins de fer, s'appliquent avec plus de force encore aux Chemins de fer de banlieue dont les résultats financiers, toutes proportions gardées, sont encore plus défavorables.

LE MONOPOLE DÉPARTEMENTAL
DES TRANSPORTS PUBLICS A LA SURFACE
LA S. T. C. R. P.

Tout le monde était d'accord pour admettre que l'unification des transports à la surface était nécessaire.

La distinction entre Paris et la banlieue, devenue de plus en plus artificielle, ne correspondait plus guère qu'à la survivance juridique de communes qui, en fait, sont devenues des quartiers de la grande agglomération parisienne.

Le Préfet de la Seine, dans son mémoire au Conseil

Général, écrivait : « Moins que jamais, les limites administratives ne sauraient contenir la vie de Paris ;
« l'extension de Paris, que votre Assemblée ne sépare
« pas du programme d'aménagement, d'embellissement
« et d'extension des communes de la Seine... a pour
« condition première l'étude et la construction des nouvelles voies d'accès, de tramways, d'autobus, de
« Métropolitain qui doivent permettre à Paris, pompe aspirante et refoulante, de communiquer avec sa
« banlieue ; la fusion des réseaux de transport s'impose
« avec autant de force, qu'ils soient dans Paris ou hors
« Paris, que la fusion de leur exploitation dans l'intérieur même des fortifications. »

Le problème était extrêmement complexe : réseaux complètement désorganisés par la guerre, obligation d'engager des dépenses considérables pour la remise en état des voies et du matériel à un moment où l'argent était rare et cher, énorme déficit d'exploitation, impossibilité de faire des prévisions en raison de l'instabilité économique, des compagnies trop nombreuses et qui avaient perdu tout espoir de rétablir leur situation et de poursuivre leur exploitation sous le régime des anciennes concessions de 1910.

Dans ce bouleversement des choses, les représentants les plus qualifiés de l'Administration et des compagnies aperçurent clairement que seule une solution radicale pouvait rétablir la situation et qu'il fallait profiter des circonstances pour racheter les divers réseaux et les fusionner en une seule exploitation qui serait nécessairement plus cohérente et plus économique.

Les pourparlers aboutirent aux conventions du 20 septembre 1920 conclues entre le Département de la Seine, la Ville de Paris, les anciennes compagnies et le nouveau régisseur, M. André MARIAGE, Directeur Général de la C. G. O. Celui-ci s'engageait à constituer une société qui allait être la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S. T. C. R. P.).

Le but essentiel de la réforme est de remettre aux collectivités départementale et municipale la maîtrise des lignes et des tarifs.

La Ville cède au Département le droit exclusif de stationnement sur la voie publique, pour l'exploitation du service dans l'enceinte de Paris, des voitures dites « omnibus » employées au transport en commun des personnes, pour une période commençant à courir le 1^{er} janvier 1921 pour finir le 31 décembre 1950.

Ce droit exclusif est rétrocédé au nouveau concessionnaire, étant bien précisé que le Département reste libre de construire et d'exploiter toutes lignes de transports en commun établies en souterrain, en viaduc, en tranchée ou en dehors des limites de la voie publique.

Au Département incombe le soin de racheter les lignes municipales et départementales, et d'assurer la haute direction de l'ensemble du réseau.

La politique de transport est clairement exprimée dans le préambule de la convention d'affermage :
« Assurer, au mieux des intérêts généraux, le service
« des transports en commun, par tramways et omnibus,
« de la région parisienne en recourant à la forme
« d'affermage communément désignée par l'expression :
« régie intéressée, de façon à laisser au département la
« maîtrise des lignes et des tarifs, et à intéresser à la
« gestion du service public le personnel à tous les degrés
« de la hiérarchie, avec participation de ce dernier aux
« recettes. »

Les modifications de tarif ne peuvent résulter que de délibérations concordantes du Conseil Général et du Conseil Municipal.

Le Département s'engage à modifier la contexture du réseau *intra muros* à la demande du Conseil Municipal. Les assemblées disposent d'une entière liberté de décision pour le tracé des lignes ; la société exploitante doit se conformer aux instructions reçues.

La Ville de Paris renonce à toute participation aux bénéfices. Le Département fait son affaire personnelle

des dépenses de premier établissement et des déficits éventuels. C'est là un gros sacrifice, car il ne fait de doute pour personne que l'exploitation sera onéreuse.

L'actif mis en œuvre est la propriété du Département ; la Société fermière en a seulement le dépôt.

On voit que le Département possède l'entière maîtrise de l'entreprise, sous la tutelle, bien entendu, de l'autorité supérieure.

En vue d'assurer le service dont elle a la charge, la Société jouit de toute liberté d'action et de direction, sous la surveillance de l'Inspection Générale des Services de la Préfecture de la Seine.

Elle paie une redevance forfaitaire à la Ville pour l'occupation de la voie publique et le stationnement.

Son contrat, le Département peut le dénoncer tous les six ans, avec préavis de deux ans.

Un Comité consultatif des transports en commun est constitué par le traité d'affermage. Il est composé de membres du Conseil Général et du Conseil Municipal, de personnalités représentatives désignées par le Préfet de la Seine, de fonctionnaires, de représentants de la Société fermière et de son personnel. Il est saisi obligatoirement de toutes modifications à apporter à la consistance du réseau, aux dispositions du cahier des charges, aux itinéraires des lignes, etc...

LE NOUVEAU RÉGIME DES CHEMINS DE FER SOUTERRAINS

Le trafic du réseau souterrain, qui avait légèrement fléchi en 1914 et en 1915, se rétablit dès 1916 et augmenta même régulièrement au cours de la guerre.

Les recettes, en passant de 64,9 millions de francs en 1913 à 127,3 millions de francs en 1919, marquèrent une hausse de 96 %.

Mais les dépenses, pour les raisons qui ont été exposées plus haut, n'ont pas cessé de s'accroître aussi. Par ailleurs, la Compagnie continuait de verser à la Ville

de Paris une redevance proportionnelle au nombre des billets délivrés ; comme ce nombre ne cessait d'augmenter, le profit de la Ville s'accroissait tandis que celui de la Compagnie diminuait.

Le bénéfice de cette dernière se trouva réduit de telle manière que, de 1914 à 1917, le dividende s'abaisse de 21 fr. 50 à 14 francs par action. En 1918, l'exercice se clôtura, pour la Ville, par le gain le plus élevé qu'elle ait jamais obtenu, et, pour la Compagnie, par un déficit ; aucun dividende ne fut distribué.

Les circonstances nées de la guerre avaient détruit l'équilibre du contrat.

L'accord provisoire du 8 mai 1919 mit fin à cet état de choses en créant un Compte de gestion où s'inscrivaient les recettes et les dépenses de chaque exercice, et un compte spécial de guerre où devaient s'inscrire, en plus du déficit du Compte de Profits et Pertes de 1918, les résultats des exercices ultérieurs. Enfin, un intérêt de 4 % était garanti au capital social. Tous les risques de l'affaire étaient dès lors supportés par la Ville.

De 1914 à 1920, les bénéfices d'exploitation réalisés par le réseau souterrain permirent non seulement de couvrir la totalité des charges de premier établissement, mais aussi de rembourser à la Compagnie la plus grande partie du solde du compte spécial de guerre dont elle avait fait l'avance.

Toutefois, des conventions provisoires ne pouvaient suffire à orienter l'exploitation de façon assez nette. On avait espéré un moment que l'équilibre économique mondial se rétablirait de lui-même et que le régime de concession pourrait alors être repris. Mais il n'en fut rien ; il fallut se rendre à l'évidence.

Aux conventions provisoires fut substitué un régime définitif, dont les modalités firent l'objet de deux conventions, l'une du 26 mars 1921 pour le Métropolitain, l'autre du 18 juillet 1921 pour le Nord-Sud.

Le régime de la concession pure et simple faisait place à celui de la régie intéressée.

La Ville de Paris devenait maîtresse absolue des tarifs et de la contexture du réseau.

La Compagnie exploitait pour le compte de la Ville et sous son contrôle. Pour sa gestion, elle recevait une « rémunération » ; elle devenait, en quelque sorte, une « employée », un « régisseur ». Le montant de la rémunération résultait du jeu de trois primes qui étaient fonctions des résultats obtenus.

Il était dressé, chaque année, un Compte Général des Recettes et des Dépenses ; si ce compte était bénéficiaire, le bénéfice était acquis à la Ville ; s'il était déficitaire, le déficit était supporté par la Ville.

Ce régime, qui a duré de 1921 à 1929, a donné d'aussi bons résultats que celui de 1898.

LA CRISE DE CROISSANCE DU GRAND-PARIS

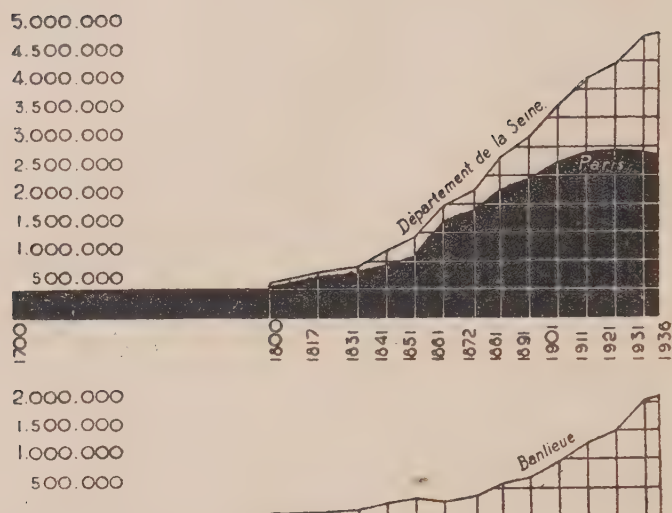
Au cours de la période de 1920 à 1930, les transports en commun, en même temps qu'ils subissaient la grave crise financière dont nous venons de parler, durent résoudre les nombreuses difficultés résultant de la rapide croissance de Paris.

Le premier graphique ci-dessous met en relief la croissance rapide et continue de la population du département de la Seine. Celle-ci est passée, de 1801 à 1936, en 135 ans, de 631.000 habitants à 5 millions.

Le noyau central, en noir, représente la population de Paris qui croît régulièrement jusqu'en 1911, date à laquelle est atteint le point de saturation : 2.900.000 habitants.

A partir de ce moment, les apports nouveaux, qui ne peuvent trouver place à Paris, débordent largement sur la banlieue, ainsi que l'exprime la comparaison des deux graphiques et la superposition des graphiques « Paris » et « banlieue ».

Le graphique de la population de banlieue appelle trois observations :



Voir note ci-contre.

Années	Paris	Département de la Seine	Département de la Seine (Paris non compris)
1800	547.750	631.802	84.052
1817	713.966	807.022	93.056
1831	785.862	909.799	123.937
1835	899.313	1.099.869	200.556
1841	935.261	1.194.603	259.342
1846	1.053.897	1.364.933	311.036
1851	1.053.262	1.422.065	368.803
1856	1.147.346	1.727.419	553.073
1861 (2)	1.696.141	1.953.660	257.519
1866	1.825.274	2.150.916	325.642
1872	1.851.792	2.220.060	368.268
1876	1.988.806	2.410.849	422.043
1881	2.209.023	2.799.329	590.306
1886	2.344.550	2.961.089	616.539
1891	2.447.957	3.141.595	693.638
1896	2.536.834	3.340.514	803.680
1901	2.714.068	3.669.930	955.862
1906	2.763.393	3.848.618	1.085.225
1911	2.888.110	4.154.042	1.265.932
1921	2.906.172	4.411.691	1.505.519
1926	2.871.429	4.628.637	1.757.208
1931	2.891.000	4.907.000	2.016.000
1936	2.829.000	4.962.000	2.133.000

(2) Annexion par Paris de communes limitrophes.

1° Un recul apparaît au recensement de 1861 : il est dû simplement à l'annexion, en 1859, par le Préfet HAUSSMANN, des terrains compris entre l'enceinte fortifiée et le Mur des Fermiers Généraux (boulevards extérieurs actuels) qui délimitait Paris. La loi d'annexion a, d'un seul coup, plus que doublé la superficie de la capitale et a déplacé, dans les statistiques, plus de 200.000 habitants en faveur de la Ville ; cette dernière, au cours des années qui ont suivi, a vu sa population s'accroître de tous les nouveaux venus logés dans les territoires récemment acquis.

2° Si les statistiques font apparaître, en 1861, un recul artificiel du volume de la population de banlieue, par contre elles ne marquent pas le recul réel subi du fait de la Grande-Guerre, ni l'élan nouveau qui lui a succédé. Pour l'étude du problème des transports parisiens, ce dernier phénomène est, cependant, d'une grande importance. Au cours des mois qui ont suivi la cessation des hostilités, c'est un raz-de-marée humain qui a brusquement déferlé sur la banlieue, lui apportant, en plus de sa population d'avant-guerre, 250.000 habitants nouveaux. En 13 ans, de 1919 à 1931, la population de banlieue a augmenté de 800.000 habitants, portant son volume à 168 % de ce qu'il était avant la guerre. Au cours de cette période, les administrations locales se sont trouvées soumises à de dures épreuves pour l'organisation de leurs services publics.

3° Il faut noter, aussi, que nos graphiques tiennent compte des seules communes du département de la

LA CROISSANCE DE PARIS

(Graphique et tableau de la page précédente)

La population de Paris, après être restée stationnaire au cours du XVIII^e siècle, a quintuplé de 1800 à 1900. Elle s'est maintenant stabilisée.

Hors de Paris, la population du département de la Seine n'a pas cessé de s'accroître jusqu'en 1936, ainsi que le montrent les résultats des recensements.

Seine. Mais, en réalité, surtout le long des lignes de chemin de fer, l'extension du Grand-Paris s'est faite aussi en Seine-et-Oise et jusqu'en Seine-et-Marne. Au recensement de 1936, on pouvait relever, à titre d'exemples, les chiffres de population suivants : Argenteuil, 60.000 ; Versailles, 74.000 ; Aulnay-sous-Bois, 32.000 ; Rueil, 27.000 ; Saint-Germain, 22.000 ; Meudon, 21.000 ; Le Blanc-Mesnil, 21.000 ; Houilles, 20.000 ; Livry-Gargan, 20.000 ; Sartrouville, 18.000 ; Fontainebleau, 18.000 ; Saint-Cloud, 16.000 ; Sèvres, 15.000 ; Chelles, 15.000 ; Maisons-Laffitte, 13.000 ; Gagny, 13.000 ; Chaville, 12.000.

La croissance du Grand-Paris a été prodigieuse. En ne considérant même que le seul département de la Seine, on observe que, de 1801 à 1936, la population de Paris, en passant de 547.000 à 2.830.000 habitants, a quintuplé, tandis que la banlieue, en passant de 84.000 à 2.133.000 unités, a cru dans la proportion de 1 à 25.

Au cours de la même période, Asnières est passé de 326 à 72.000 habitants, Saint-Maur de 558 à 56.740, Saint-Denis de 3.914 à 78.400.

Boulogne-Billancourt, avec ses 97.000 habitants, ou Saint-Denis, avec ses 78.000 habitants, dépassent Orléans, Perpignan, Metz, Tours ou Le Mans. Asnières (72.000), Montreuil (72.000), Levallois (65.000), Colombes (62.000), dépassent Besançon, Brest, Troyes ou Caen. Courbevoie (58.000), Neuilly (57.000), Saint-Maur (56.000), Aubervilliers (56.000) ou Clichy (56.000) dépassent Bourges ou La Rochelle.

Les 80 communes de la Seine, qui entourent Paris et son imposante masse de 2.800.000 habitants, plus peuplées que beaucoup de grandes villes et maintenant agglomérées, sont devenues, en réalité, des quartiers nouveaux de l'immense agglomération que constitue le Grand-Paris. La population de l'ensemble peut être évaluée, selon la définition qu'on donne à ses limites, entre 6 et 7 millions d'habitants.

L'AMÉNAGEMENT ET L'ORGANISATION GÉNÉRALE
DE LA RÉGION PARISIENNE

La croissance de la banlieue parisienne a été ample et rapide ; or, aucun plan d'ensemble n'a présidé à la répartition des populations, ni à l'aménagement des services publics. C'est au hasard des circonstances et sous la pression des besoins que les problèmes ont été successivement résolus.

Il est évident que les 81 communes du département n'ont pu avoir, individuellement, sur chaque question, une vue conforme aux intérêts de l'agglomération entière. Les désordres de tout ordre qui en ont résulté sont innombrables : misères, insalubrité, troubles financiers, spéculations, mécontentements...

Le Grand-Paris est peu à peu devenu une unité vivante, mais son unité administrative n'a pas été faite.

Au milieu du siècle dernier, quand NAPOLÉON III et son préfet HAUSSMANN, après avoir remis de l'ordre dans le vieux Paris, s'attaquèrent à l'assainissement de la proche banlieue qui commençait alors à la ligne actuellement formée par les boulevards extérieurs, ils se trouvèrent devant une situation assez semblable. Les communes, dit HAUSSMANN, forment une « ceinture com-
« pacte de faubourgs construits au hasard, couverts
« d'un réseau inextricable de voies publiques étroites et
« tortueuses, de ruelles et d'impasses où s'accumulent
« avec une rapidité prodigieuse des populations noma-
« des sans lien réel avec le sol... » Plus du tiers des rues n'est ni pavé, ni empierré ; il y a très peu d'égouts ; les distributions d'eau et de gaz sont très incomplètement assurées. Les communes font ce qu'elles peuvent, mais les besoins dépassent leurs ressources.

HAUSSMANN demanda l'annexion et l'obtint. Il aurait même voulu pousser l'annexion jusqu'aux limites du département de la Seine.

Un siècle plus tard, de nos jours, alors que la nécessité en est devenue beaucoup plus impérieuse, il appa-

rait bien difficile d'obtenir cette mesure administrative.

Dès la fin de la Grande-Guerre, le besoin d'un plan d'aménagement régional apparaît avec évidence. Déjà les deux lois de 1919 sur les plans d'extension des villes et sur l'aménagement de l'ancienne enceinte fortifiée de Paris marquent cette tendance, mais utilisent trop encore le cadre communal.

Comment, en effet, par la juxtaposition de 81 plans d'extension, espérer faire autre chose qu'un ensemble désordonné et cahotique ?

Heureusement, la Préfecture de la Seine put obtenir de la plupart des communes d'être chargée par elles de l'établissement de leur plan, et réaliser ainsi, à l'amiable, une certaine unité de vue.

Mais cette ébauche de coordination ne dépassait pas encore le cadre départemental, alors que, de plus en plus, apparaissait la réalité vivante de la Région parisienne.

Le concours d'idées organisé en 1919 et 1920 permit aux urbanistes de dégager des lignes directrices pour les projets ultérieurs.

L'année suivante, le Conseil Général de la Seine proposa au Conseil Général de Seine-et-Oise la création d'une conférence interdépartementale, qui, malheureusement, ne put jamais être réunie.

Mais l'accroissement trop rapide de la banlieue parisienne avait déclenché un véritable désastre social en face duquel les pouvoirs locaux, réduits à leurs propres forces, restaient impuissants. Il apparut à tous « que la « Seine était à sa manière une victime de la guerre et « que la collectivité nationale devait venir à son aide « comme elle l'a fait pour les départements dévastés ».

Un projet de loi fut déposé en 1928 tendant à faciliter l'aménagement des lotissements défectueux, et, quelques jours après, à la demande de M. le Sénateur MORIZET, le Ministre de l'Intérieur institua le Comité

Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation générale de la Région parisienne, présidé par M. Louis DAUSSET.

Ce Comité prépara, en particulier, le texte de la loi du 14 mai 1932, qui délimite la « Région parisienne » et prescrit la confection, dans le délai d'un an, aux frais de l'Etat, d'un plan d'aménagement régional accompagné d'un programme. La région comprend 657 communes, situées dans un rayon de 35 kilomètres environ autour de Paris, qui devront conformer leur plan particulier d'extension aux données du plan d'ensemble. Elle s'étend sur 497.688 hectares, avec une population de 6.300.000 habitants.

La Ville de Paris fut chargée de l'exécution matérielle du projet d'aménagement en collaboration avec le Comité Supérieur.

Le projet fut soumis à l'enquête, puis approuvé et déclaré d'utilité publique le 22 juin 1939. Il pose les grandes lignes de l'aménagement de la région : création d'autoroutes radiales reliées par une rocade, équilibre des espaces libres et aérés, protection des principaux sites, utilisation du sol, règlements de construction. A vrai dire, il ne résoud pas les grands problèmes que pose l'organisation du service essentiel qui nous intéresse : les transports en commun.

Quoi qu'il en soit, même si les textes en vigueur sont insuffisants et prêtent à critique, la Région parisienne est maintenant une réalité juridique, le cadre est préparé, la matière est superbe. Dès maintenant, il est possible de travailler.

Depuis le mois de février 1941, le Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation générale de la Région parisienne est supprimé. Ses attributions sont directement assurées par le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, assisté d'un Comité permanent de l'aménagement, de l'embellissement et de l'extension des villes ; ce dernier est composé presque exclusivement de hauts fonctionnaires.

Les travaux d'aménagement de la Région Parisienne sont placés sous l'autorité du Directeur Général des Services Techniques de la Préfecture de la Seine, M. GIRAUD, nommé Commissaire Général aux Travaux.

Si, dans quelque temps, ainsi qu'il en est question, un statut régional est donné à la France, la Région parisienne sera, espérons-le, érigée en unité administrative, avec un chef responsable et un budget, deux conditions indispensables à une organisation rationnelle.

LES CHEMINS DE FER DE BANLIEUE DE 1900 A 1929

Il eût été souhaitable de présenter les résultats des chemins de fer période par période, comme il a pu être fait pour les autres modes de transport.

Malheureusement, les grandes compagnies, considérant avant tout leur activité naturelle : la desserte des grandes lignes, n'ont publié que des statistiques globales ne faisant pas apparaître, le plus souvent, les résultats de leur trafic de banlieue.

Au surplus, chaque compagnie ayant de la banlieue une définition personnelle et variable, il est à peu près impossible de donner pour une longue période des résultats comparables.

Nous avons donc dû ne présenter qu'une seule étude d'ensemble pour la période de 1900 à 1929.

Des renseignements plus fournis pourront être donnés sur le réseau de l'Etat, grâce à une étude publiée par M. LEGOUX, Directeur de l'Exploitation de la Région Ouest de la S. N. C. F.

En 1900, le réseau ferré avait atteint, à peu près, sa contexture définitive. Autour des lignes de ce réseau, nous l'avons vu, se constitua très rapidement la banlieue.

Le trafic ne cessa de croître (voir tableau ci-contre) avec les caractéristiques très nettes déjà décrites : pointes à heures fixes de très forte amplitude, grande régularité hebdomadaire.

Année	OUEST		NORD		EST		SUD-EST		SUD-OUEST		P. Ceint.	ENSEMBLE	
	V	VK	V	VK	V	VK	V	VK	V	VK	V	V	VK
1913	108,5	1.627,5	37,6	564	41	615	12,4	186	16,3	244,5	14	230,2	3.453
1921	121,1	1.816,5	47,5	712,5	52,4	786	13,6	204	26,9	403,5	9,6	271,4	4.071
1922	128,1	1.921,5	51,6	774	56	840	15,5	232,5	29,7	445,5	9,7	290,7	4.360,5
1923	129,3	1.939,5	58,5	877,5	60,4	906	16,9	253,5	32,3	484,5	9,8	307,3	4.609,5
1924	135	2.025	66,2	993	64,1	961,5	17,5	262,5	35,7	535,5	8,6	327,4	4.911
1925	140	2.100	72,6	1.089	72	1.080	18	270	37	555	8,4	348	5.220
1926	124,4	1.866	68,6	1.029	67,1	1.006,5	17,9	268,5	43,9	658,5	8,2	330,3	4.954,5
1930	139,3	2.089,5	73,8	1.107	69,2	1.038	18,4	276	47,3	709,5	8,5	356,8	5.352

Le nombre des voyageurs transportés (V) et le nombre des voyageurs-kilomètres (VK) sont donnés en millions, dans le tableau ci-dessus, pour quelques années caractéristiques. Pour le calcul de VK, la longueur du trajet moyen a été comptée pour 15 kilomètres.

Le trafic de la gare Saint-Lazare qui avait déjà doublé en 20 ans, de 1888 à 1908, doubla encore de 1908 à 1928, atteignant 95 millions de voyageurs annuels. Sur les trois lignes principales de banlieue (Saint-Germain, Versailles, Argenteuil), alors que le nombre journalier des trains était de 100 en 1858 et de 200 en 1908, il atteignit 500 en 1924, 600 en 1927, 800 en 1930.

L'importance des différentes gares en 1930 ressort du tableau suivant, qui donne le nombre moyen de voyageurs quotidiens :

	Saint-Lazare .	310.000	
OUEST	Invalides	30.000	
	Montparnasse .	20.000	360.000
NORD	Gare du Nord.		180.000
EST	Gare de l'Est . . .	100.000	
	Bastille	70.000	170.000
SUD	Gare de Lyon..	40.000	
	Gare Austerlitz	30.000	
	Gare d'Orsay..	20.000	90.000
TOTAL			800.000

Près de la moitié des voyageurs étaient transportés dans la banlieue Ouest.

Pour répondre aux besoins croissants du trafic, l'équipement dut être rapidement renforcé.

En 1911, la ligne Montparnasse-Clamart fut quadruplée. Les voies de Saint-Lazare furent portées à 27.

Le tunnel des Batignolles, dont la démolition avait été approuvée en 1914 et suspendue par la guerre, fut remplacé par une tranchée ouverte.

L'installation, en 1924, du block automatique lumineux permit d'accroître avec sécurité le débit des lignes.

En 1929, des voitures métalliques commencèrent à remplacer les voitures à impériale modèle 1895, dont on ne voit plus maintenant d'exemplaires que sur la ligne de Vincennes.

L'électrification des lignes de banlieue, si l'on excepte la ligne Invalides-Versailles mise en service en 1900-

1902, et la ligne Paris-Orsay à Juvisy, mise en service en 1900-1904, a été commencée en 1924. En sept ans, 58 kilomètres de lignes ont été électrifiés : ligne d'Auteuil, ligne de Saint-Germain, ligne de Versailles Rive Droite, ligne de Puteaux à Issy, embranchement de Saint-Cloud à Saint-Nom. En 1936, les 10 kilomètres de la ligne d'Argenteuil s'ajoutent au réseau. L'année suivante, l'électrification de la grande ligne Paris-Le Mans a pour corollaire la desserte électrique de la banlieue Montparnasse. Il en est de même de la banlieue d'Austerlitz et d'Orsay, par l'électrification de la grande ligne Paris-Vierzon au delà de Juvisy.

Le matériel électrique apparaît comme idéal pour les transports urbains et suburbains. Il est rapide, silencieux, nerveux, permet d'accéder à de fortes rampes, ne dégage aucune fumée, aucune mauvaise odeur, peut emprunter de longs souterrains : l'exploitation par « éléments » séparés ou groupés, permet une utilisation plus économique du matériel : autrefois, le parc de Saint-Lazare comprenait environ 1.500 voitures et 200 locomotives ; aujourd'hui le service électrique de banlieue est assuré par 500 automotrices et remorques, le service à vapeur n'étant plus assuré que par 300 voitures. Les retards des trains de banlieue sont tout à fait infimes. Enfin, les trains, plus rapides, permettent un gain de temps de 1/3 en moyenne.

Aux heures de pointes, les rames, formées de trois éléments comprenant chacun une motrice et une remorque, quittent la gare Saint-Lazare à la cadence d'un train par minute sur l'ensemble des trois lignes de Saint-Germain, Versailles et Argenteuil ; il en arrive un nombre égal.

En cas de besoin, ce trafic peut être facilement augmenté.

Il est à noter que les banlieues du Nord, de l'Est et du Sud-Est sont encore desservies par des trains à vapeur. Leur débit est d'ailleurs nettement moins important.

Quels ont été les résultats financiers des chemins de fer de banlieue de 1900 à 1930 ? Très peu de statistiques précises ont été publiées à ce sujet.

On a évalué leur déficit d'exploitation, charges de premier établissement non comprises, à 10 millions de francs en 1910 et à 304 millions de francs en 1930. Or, pour ces deux années, les Grands Réseaux, pour l'ensemble de leur gestion, étaient en bénéfice d'exploitation. Cette simple constatation montre que le réseau de banlieue a des caractéristiques bien différentes de celles du réseau national et qu'en particulier, ses résultats sont beaucoup moins favorables.

Pour 1930, les charges financières se sont élevées à 129 millions de francs, portant le déficit total à 433 millions de francs.

LA S. T. C. R. P.

La S. T. C. R. P., en commençant son exploitation le 1^{er} janvier 1921, disposait de 1726 tramways et de 836 remorques. En 1929, son parc était composé de 2.500 tramways ; son réseau ferré, y compris le chemin de fer à vapeur d'Arpajon, comportait plus de 100 lignes s'étendant sur plus de 700 kilomètres de voies simples.

De 1921 à 1929, le nombre des autobus en service est passé de 734 à 1.400. Leur réseau s'étendait sur 600 kilomètres répartis en plus de 100 lignes.

Le nombre des bateaux, après le rachat de la Compagnie des Bateaux parisiens, fut légèrement réduit ; il s'élevait, en 1928, à 54 unités. Ils assuraient le service, de mars à novembre, entre Maisons-Alfort et Suresnes.

Les statistiques de trafic publiées, pour être valablement comparées avec celles des autres réseaux, doivent subir une rectification. Jusqu'à la mise en service des appareils oblitérateurs, la Société délivrait deux billets aux voyageurs dont le parcours s'effectuait pour partie dans Paris et pour partie hors Paris ; le même voyageur était alors compté pour deux dans les statistiques. Lors-

que furent créés les carnets de billets, les chiffres enregistrés par l'oblitérateur furent fictivement majorés par application d'un coefficient variable pour chaque ligne.

Le tableau ci-dessous reproduit ces chiffres officiels, mais y ajoute, dans une colonne séparée, le nombre approximatif des voyageurs réels obtenu en diminuant forfaitairement les chiffres fictifs de 14 % (3).

Le trajet moyen utilisé pour l'évaluation du trafic en voyageurs-kilomètres est de 3 km. 4. Il a été établi sur la base de 1938.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION PARISIENNE (S. T. C. R. P.)									
Année	VOYAGEURS (en millions)					Trafic (en millions de voyageurs-km)	Longueur moyenne exploitée (en km)	Voyageurs par km de ligne (en millions)	Trafic par km de ligne (en millions de voyageurs-km)
	Autobus	Tramways	Bateaux	Total Fictif	Total approximatif				
	(4)				A	A x 3,4	C	$\frac{A}{C}$	$\frac{A \times 3,4}{C}$
1921	245,9	613,3	0,4	859,7	739	2.512	1.125	0,7	2,2
1922	290,1	624,2	3,4	917,7	798	2.713	1.162	0,7	2,3
1923	337,5	682,3	4,9	1.024,7	891	3.029	1.330	0,7	2,3
1924	356,5	710,9	2,6	1.070	930	3.162	1.448	0,6	2,2
1925	344,8	720,3	2,9	1.068	917	3.117	1.540	0,6	2
1926	332,4	689,3	2,8	1.024,6	880	2.992	1.635	0,5	1,8
1927	329,4	685,4	2,8	1.017,7	874	2.971	1.636	0,5	1,8
1928	342,9	727,3	3,3	1.073,5	922	3.134	1.644	0,6	2
1929	346,7	734,4	3,5	1.084,6	932	3.168	1.649	0,6	2

On voit qu'au cours de cette période, les tramways sont restés l'élément prépondérant du réseau de surface, accroissant même de 17 % l'importance de leur trafic.

(3) B. M. O., 20 juillet 1930, p. 3384 ; B. M. O., 30 août 1939.

(4) Y compris le Chemin de fer à vapeur de Paris à Arpajon.

Le mouvement des autobus s'est accru de 40 %, mais il ne représente encore que le tiers du trafic total.

L'extension du Grand-Paris et sa prospérité entre les deux époques critiques de 1921 et de 1929 sont bien exprimées par le développement de ses transports à la surface : 26 %.

Les résultats financiers, d'après M. FIANCETTE, Rapporteur Général du Budget du Département de la Seine (Rapport Général, n° 65 de 1937), sont, en millions de francs, les suivants :

Années	Déficit du compte d'exploitation	Charges totales du Département (5)
1921	20,2	75,8
1922	0,7	94,3
1923	0,6	93,8
1924	17,9	129,2
1925	28,3	151,1
1926	0,3	206,4
1927	5,6	174,2
1928	6,8	179,2
1929	42,5	185,6

La S. T. C. R. P. a donc, tous les ans sans exception, présenté des comptes d'exploitation déficitaires.

La charge totale du réseau départemental des tramways et autobus pour le Département de la Seine de 1921 à 1929, s'est élevée à 1 milliard 289 millions de francs, charge écrasante pour le budget.

Il est vrai que, dans une certaine mesure, de lourdes sujétions ont participé à ce déséquilibre : hausse des

(5) Ces charges sont celles qui apparaissent à l'examen du budget départemental. Elles comprennent notamment les sommes versées par exercice à la S. T. C. R. P. au titre du déficit du compte « Exploitation » soit pour l'année en cours, soit pour les années antérieures ; les charges financières des emprunts ; les dépenses de premier établissement effectuées sur les fonds généraux du budget ; les annuités de rachat et de compte de guerre des anciennes compagnies de tramways ; les annuités de remboursement par le Département à la Ville de Paris des avances versées à l'ancienne C. G. O., etc.

prix, hausse des salaires, extension du réseau, journée de 8 heures, accroissement des impôts et des taxes, progression des tarifs plus lente que celle des prix, large application de tarifs réduits.

LE MÉTROPOLITAIN

De même que la S. T. C. R. P., le réseau souterrain ne cessa, de 1921 à 1930, de compléter sa contexture.

Voici, en un tableau qui se passe de longs commentaires, les résultats obtenus pendant cette période par les deux compagnies du Métropolitain et du Nord-Sud :

METROPOLITAIN ET NORD-SUD						
Années	Voyageurs (en millions)	Trajet moyen (en km)	Trafic (en millions de voyageurs kilomètres)	Longueur moyenne exploitée (en km)	Voyageurs par km de ligne (en millions)	Trafic par km de ligne (en millions de voyageurs kilomètres)
	A	B	A×B	C	$\frac{A}{C}$	$\frac{A \times B}{C}$
1921	637,5	4	2.550	95	6,7	26,8
1922	678,6	4	2.714	97,4	6,9	27,8
1923	704,7	4	2.818	103	6,8	27,3
1924	740,3	4,3	3.183	108	6,9	29,4
1925	793,7	4,3	3.412	108,3	7,3	31,5
1926	796	4,3	3.422	110,1	7,2	31
1927	791,9	4,8	3.801	110,8	7,1	34,3
1928	818,3	4,8	3.927	111,2	7,3	35,3
1929	856,5	4,8	4.121	111,7	7,6	36,8

Le trafic a été plus actif qu'il n'avait jamais été. Alors que, de 1921 à 1929, la longueur des lignes exploitées augmentait de 17 %, le nombre des voyageurs transportés augmentait de 34 % et celui des voyageurs-kilomètres de 55 %.

Les détracteurs du système de la régie intéressée avaient craint que ce régime n'entraînât les compagnies

à négliger le service public et à charger de déficits le budget municipal ; il n'en fut rien.

Chaque année, sans exception, l'exploitation a été bénéficiaire ; et les bénéfices, versés en totalité par la Compagnie à la Ville de Paris, ont largement couvert les charges financières, laissant même au budget municipal plus de 41 millions de francs d'excédent.

A tous points de vue, les deux entreprises du Métropolitain et du Nord-Sud travaillaient au maximum de leur puissance ; elles formaient deux affaires parfaitement saines, en pleine activité, en pleine croissance.

Cependant, le réseau souterrain pouvait faire mieux ; il ne rendait pas tous les services que la population parisienne était en droit d'attendre de lui.

Un fait nouveau s'était produit, en effet, dont les pouvoirs publics n'avaient pas assez tenu compte : la poussée de croissance de l'agglomération.

Le réseau continuait à rester jalousement municipal, alors que la zone à peuplement dense avait largement débordé les limites de l'octroi de Paris et restait fort mal desservie.

Le Métropolitain était prisonnier des fortifications.

En 1921, cependant, les transports à la surface, antérieurement monopole municipal, avaient bien été pris en régie par le Département. Pourquoi était-il donc si difficile de « départementaliser » le Métro ? Tout simplement parce qu'il constituait un des rares services publics en pleine prospérité, ne coûtant pas un sou à la collectivité, et versant, au contraire, de substantiels excédents au budget municipal.

Cette considération, si importante qu'elle fût, ne pouvait toutefois faire perdre de vue l'étroite solidarité qui lie les communes de la Seine.

Paris était trop peuplé ; sa banlieue était mal desservie. Il ne fallait pas tarder à trouver une solution à ce double problème.

CHAPITRE IV

LA CRISE ECONOMIQUE MONDIALE LA REVOLUTION AUTOMOBILE 1929-1938

LA CRISE ÉCONOMIQUE MONDIALE

Après la crise violente et profonde de 1920-1921, la période de 1921 à 1929 avait été assez stable et même prospère.

Mais, à partir de 1929, les grands pays industriels connurent la plus grave crise économique de leur histoire. Après le krach de New-York, en octobre, les prix-or s'effondrèrent jusqu'à fin 1933 aux Etats-Unis, jusqu'en 1934 en Angleterre. La chute des prix, en France, fut moins profonde, mais dura jusqu'en 1935.

En France, les prix de gros baissent de 50 %, l'indice de la production industrielle de 35 %. Le chômage, mal mesuré par les statistiques françaises, augmente certainement dans de fortes proportions.

Dans la région parisienne, centre industriel capital, le nombre des chômeurs s'accroît, et les charges supportées de ce fait par le budget départemental passent de 1.500.000 francs en 1931, à 191 millions en 1932 et à 210 millions en 1933 (1).

Les chemins de fer sont directement touchés par la baisse de l'activité générale : le trafic voyageur baisse de 22 %, et le trafic marchandises de 35 %.

Le trafic des transports parisiens aurait souffert de cette situation, si cette influence n'avait été contrebalancée par la croissance de Paris. De 1928 à 1934, le trafic est resté sensiblement stationnaire, si l'on excepte l'année de l'Exposition Coloniale.

(1) B. M. O., 20-1-34, p. 455.

Mais au point de vue financier, la crise s'est marquée par une progression des dépenses plus rapide que celle des recettes.

A titre d'exemple, le Métropolitain, de 1928 à 1934, grâce à une majoration des tarifs, a vu ses recettes augmenter de 20 %, tandis que ses dépenses augmentaient de plus de 50 %. Les bénéfices d'exploitation revenant à la Ville de Paris passaient entre ces deux dates de 172 millions de francs à 128 millions de francs.

La crise mondiale a sévi de 1929 à 1935 ; elle s'est compliquée de la concurrence rail-route puis, à partir de 1936-1937, de la dévaluation du franc et de l'accroissement des charges dites sociales puis, en 1939-1940, de la guerre. Aussi, en fait, l'état de crise qui a résulté de ces causes et de nombreuses autres a été permanent de 1929 à 1941.

LA RÉVOLUTION AUTOMOBILE

LA CONCURRENCE RAIL-ROUTE EN FRANCE

Les transports, en même temps qu'ils subissaient le contre-coup de la crise économique mondiale, ont souffert d'une crise interne ; la simultanéité des deux phénomènes a donné des résultats particulièrement désastreux.

Le rail, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, avait réduit le trafic routier à sa plus simple expression. La lutte n'était pas égale, en effet, entre la locomotive et la diligence. Le réseau ferroviaire français, maître de la place, était devenu un des plus denses du monde.

Après la guerre, la route prit sa revanche quand l'automobile, mise au point, fut capable de concurrencer le train. Voitures particulières, autobus, autocars, camions lourds et légers se multiplièrent comme par enchantement.

La comparaison des chiffres suivants se passe de tous commentaires : en 1919, 116.000 véhicules automobiles étaient en circulation en France ; en 1936, ils étaient plus de 2 millions. Notre pays se classait, à ce titre, le

deuxième pays du monde après les Etats-Unis. Dans le département de la Seine, entre ces deux dates, les véhicules automobiles sont passés de 50.000 à 320.000. Cette profusion de moyens ne tarda pas à se traduire par un déséquilibre des comptes des Chemins de fer.

En 1930, le déficit bondit à 1.784.000.000 de francs. Il passa à 3 milliards en 1931, à 4 milliards en 1932. Ces sommes astronomiques mettaient en péril le budget, déjà bien malade, de l'Etat français. Il convenait, au surplus, d'y ajouter les dépenses énormes de reconstruction du réseau routier et d'adaptation de ce réseau au nouveau mode de transport.

La concurrence du rail et de la route risquait d'aboutir à une catastrophe financière.

Cette situation était imputable à deux ordres de faits.

1° L'automobile, sans aucun doute, par ses qualités incomparables de souplesse, mérite une place de premier ordre dans l'économie du pays.

Cette place, le chemin de fer doit la lui faire et il tarde trop, maintenant encore, à s'acquitter de cette tâche.

Ce dernier, par contre, présente des qualités de puissance, de vitesse, de sécurité, auxquelles l'automobile ne peut atteindre.

Le chemin de fer et l'automobile, se complétant très heureusement, sont merveilleusement faits pour s'entendre. Mais encore faut-il qu'un *modus vivendi* intervienne qui assure à chacun le maximum de rendement dans la sphère d'activité qui lui est assignée. Il faut bannir des transports la libre concurrence qui n'y a pas sa place.

2° Avant 1934, autant sont opposées les qualités techniques des deux protagonistes, autant sont opposés leurs régimes juridiques. Comment amener deux êtres si différents à la collaboration ?

Le Chemin de fer est un énorme service public lié par un cahier des charges strict et tenu de transporter à bas prix, non seulement les voyageurs, mais les mar-

chandises les plus lourdes et les plus encombrantes. L'automobile circule librement sur le domaine public sans autres obligations que celles qui découlent du Code de la Route et des mesures prises par les Autorités locales pour le stationnement sur la voie publique ; elle transporte ce que bon lui semble et choisit, naturellement, les trafics rémunérateurs : voyageurs payants et marchandises légères, laissant au chemin de fer les marchandises pondéreuses et les voyageurs à tarif réduit.

Une double réforme apparaît donc nécessaire : dans l'ordre juridique, soumettre l'automobile à des obligations de service public, et commercialiser, autant que faire se peut, les chemins de fer afin de rapprocher les deux régimes ; dans l'ordre technique, délimiter la sphère propre à chacun des deux modes de transport.

ECHEC DE LA COORDINATION CORPORATIVE EN FRANCE (AVRIL 1934 - FÉVRIER 1936)

Avec le décret-loi du 19 avril 1934, pris sur l'initiative de M. FLANDIN, commence une période de réglementation souvent touffue et contradictoire, en vue de réduire les charges financières de l'Etat et des collectivités locales, et de doter le pays d'une organisation cohérente des transports.

Ces efforts intéressent la présente étude dans la mesure où ils réagissent sur son objet : l'organisation des transports en commun de la région parisienne.

A cette réglementation générale, se superpose une réglementation particulière que nous étudierons séparément.

M. JOSSE, dans son rapport au Conseil National Economique, et M. LAROQUE, dans son rapport au Comité Supérieur d'Aménagement de la Région parisienne, avaient posé comme condition essentielle à tout effort de coordination l'abandon du régime de liberté et l'application aux transports automobiles d'un régime d'autorisation qui devait permettre à l'autorité publique de

s'assurer la maîtrise du réseau des transports routiers, d'en faire un service public.

Mais une telle mesure n'était pas dans les vues du gouvernement d'alors ; les ententes industrielles étaient à l'ordre du jour ; on ne dépasse pas la formule corporative.

Puisque la contexture du réseau devait être remaniée et réduite, il fut décidé qu'aucune ligne de transports automobiles ne pourrait être modifiée et qu'aucune ligne nouvelle ne pourrait plus être créée, à partir du 21 avril 1934, sans une autorisation du ministre des Travaux Publics. Les transporteurs libres durent souscrire une déclaration précisant la consistance des services assurés par eux, les tarifs pratiqués, la composition du matériel, etc... Ces déclarations étaient destinées à former la base sur laquelle serait, par la suite, établie la répartition des services participant aux nouveaux plans de transport.

Dans l'esprit du législateur, les ententes devaient être préparées par des réunions locales ou régionales de représentants des transporteurs où seraient pris les avis des autorités départementales et des représentants des usagers. Les plans de transport ainsi établis seraient rendus obligatoires par arrêté ministériel.

Cette première tentative de réorganisation, bien qu'elle marque un premier pas vers la main-mise administrative sur l'industrie des transports routiers, est encore très libérale ou, si l'on préfère, très prudente.

Auprès du ministre des Travaux Publics est institué un Comité de coordination des transports, composé de cinq experts désignés respectivement par les grands réseaux, les voies ferrées d'intérêt local, les services automobiles ayant un contrat avec l'Etat, les départements ou les communes, les services automobiles libres.

Cet organisme a pour mission de susciter les ententes et de servir d'intermédiaire entre les Comités locaux et le ministre.

Les objectifs que les pouvoirs publics se proposent d'atteindre sont les suivants :

— empêcher de s'aggraver les pertes de recettes subies par le chemin de fer du fait de la concurrence automobile ;

— obtenir des transporteurs routiers l'abandon de certains trafics au profit du chemin de fer, par exemple les transports à longue distance ;

— en revanche, fermer au trafic, en totalité ou en partie, certaines lignes ou gares de chemin de fer, et en attribuer la clientèle à la route.

Avant de provoquer ces ententes par tout le pays, il fut décidé de faire un essai localisé. La Seine-Inférieure fut choisie pour la profusion exceptionnelle de ses moyens de communication (2).

Un accord fut signé, organisant une situation de non-concurrence après répartition équitable du trafic, suppression de lignes déficitaires et fermeture de gares.

Mais les protestations s'élevèrent de toutes parts : agriculteurs, commerçants, municipalités, enfin et surtout de la part du Conseil général qui n'avait pas été seulement consulté.

Le plan ne fut pas ratifié.

L'expérience normande n'a pas été sans utilité, mais, devant l'hostilité générale qu'elle a suscitée, il est difficile d'affirmer qu'elle ait été un succès.

Cependant, les déficits s'accumulant, il fallait agir : en 1935, le système est donc généralisé, « compte tenu de la réussite des ententes dans la Seine-Inférieure et dans l'Eure ».

Il est créé, dans chaque département, un Comité technique qui doit être pour le Comité central un organisme d'information, d'étude et de surveillance, concourir à

(2) Voir l'excellent ouvrage de M. Chevalier : *La Coordination du Rail et de la Route*.

l'élaboration des ententes et au contrôle de leur application.

Les Comités techniques départementaux sont composés exclusivement de transporteurs, comme le Comité Central.

Cette tentative, qui restait toujours dans le cadre corporatif, n'eut pas plus de succès que l'expérience normande : au début de 1936, 75 Comités avaient établi leur plan, mais aucun ne fut mis en application.

Si elle n'a pas effectivement abouti, tout au moins a-t-elle servi, comme le dit M. QUEUILLE, à « acclimater en France le sentiment d'une discipline nécessaire ».

Les transports publics automobiles tendent à devenir dès 1934, mais surtout depuis 1935, un véritable service public.

Nombreuses sont les règles qui leur sont imposées concernant les tarifs, les itinéraires, les horaires, la régularité du service, l'état du matériel, le choix du personnel, l'obligation de l'assurance.

Des sanctions sont prévues : avertissements, amendes, suspension du droit de circuler, exclusion de l'entente.

Le Département de la Seine a constitué, lui aussi, son Comité technique. Mais les décrets généraux qui lui sont applicables, comme à tous les départements, n'étaient nullement adaptés à sa situation unique. Aussi, l'activité de cet organisme a-t-elle été réduite à peu de choses.

Il existait bien, déjà, depuis 1921, un « Comité consultatif des transports en commun de la Région parisienne », composé de Conseillers généraux, de Conseillers municipaux, de techniciens des transports ; les chemins de fer d'intérêt général n'y étaient pas représentés. Mais cet organisme, appelé depuis 1932 « Comité de Coordination », n'a pu exercer son action que sur des opérations de détail. Il n'était pas muni des pouvoirs dictatoriaux nécessaires pour trancher tant de problèmes complexes.

LE RENVERSEMENT POLITIQUE DE 1936

Au début de 1936, les plans sont prêts mais ils suscitent, dans la grande majorité des départements, les plus vives protestations. Il ne semble pas que le Gouvernement soit disposé à les rendre exécutoires.

Cependant, la crise des transports est plus grave que jamais ; le déficit des chemins de fer atteint 1/3 des recettes ; les déficits accumulés depuis 1930 posent les plus graves problèmes financiers.

La coordination s'impose donc plus que jamais.

En février 1936, à la suite d'une interpellation de M. le Sénateur THOUMYRE, le *Journal Officiel* publie un arrêté instituant une Commission d'études qui, pour la première fois, comprend des représentants des intérêts généraux. Cette commission ne fut jamais réunie, mais au moins sa création consacre-t-elle l'échec de l'expérience corporative.

En bref, au moment des élections générales de juin 1936, aucune réalisation pratique n'était intervenue.

Nous assistons alors à un revirement complet de la politique suivie jusqu'alors en matière de coordination.

A la fin de l'année, la composition des organismes de coordination est profondément modifiée par l'introduction de représentants des intérêts généraux ; les transporteurs n'y ont plus la majorité.

Le Comité Central comprend, en plus des représentants des transporteurs : un président nommé par le ministre des Travaux Publics, 3 membres du Conseil National Economique, 1 représentant des présidents de Chambre d'agriculture.

Les Comités techniques départementaux comprennent, en plus des représentants des transporteurs : le Préfet, président, 2 conseillers généraux, l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées du service ordinaire, 2 délégués de l'Office des transports et des P. T. T.

En mars 1937, en vue d'instituer une réglementation efficace, les instructions suivantes sont données :

— le principe de l'entente entre transporteurs comme base exclusive est abandonné ; les plans établis jusqu'alors sont périmés ;

— il n'est nullement nécessaire de procurer des compensations aux entreprises routières dont les services seraient reconnus comme devant être modifiés ou même supprimés ;

— le régime de l'autorisation est applicable à tous les services de transports publics automobiles ;

— certaines lignes de chemin de fer d'intérêt général pourront être affermées aux réseaux de voies ferrées d'intérêt local ;

— l'approbation du Conseil général est nécessaire pour toute modification du service des voies ferrées d'intérêt local et des transports automobiles contractuels ;

— les taxis collectifs doivent être réglementés.

Ces instructions marquent l'abandon du système purement corporatif, et une tendance nette vers un régime d'autorité.

Pour mémoire, il faut signaler, se superposant à l'organisation générale, un Comité spécial de coordination des transports de la Région parisienne créé par décret en juillet 1937, supprimé le 12 novembre 1938, et qui n'a jamais fonctionné.

L'échec de l'expérience corporative a coûté deux ans d'efforts.

Un an de plus a été nécessaire à la nouvelle législature pour mettre au point sa nouvelle politique de coordination.

Pratiquement, la coordination des transports en France date du 31 août 1937. Il est vrai que la nouvelle réforme a de l'envergure.

LA COORDINATION AUTORITAIRE, LA S. N. C. F.,
LE CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS

Depuis 1930, la baisse de trafic est de l'ordre de 40 %.
Les déficits du service, au regard de l'Etat, s'élèvent :

en 1930	à	8,2 %	des recettes
— 1931	—	18,8 %	—
— 1932	—	30,» %	—
— 1933	—	34,4 %	—
— 1934	—	33,3 %	—
— 1935	—	40,» %	—
— 1936	—	41,5 %	—
— 1937	—	46,7 %	—

Pour l'exercice 1937, le déficit dépasse 6 milliards de francs. Au 31 décembre 1937, les déficits accumulés forment une masse de 32.685 millions de francs.

Avant tout, il convenait d'augmenter les tarifs des chemins de fer ; c'est ce qui fut fait le 12 juillet et le 16 août.

Mais le gouvernement ne manque pas de prendre les dispositions nécessaires pour obliger les transports automobiles à augmenter aussi les siens.

Une taxe de 125 francs par place est instituée sur les transports publics automobiles de voyageurs. Les véhicules du département de la Seine ne sortant pas des limites de la Seine-et-Oise en sont exemptés.

Les droits sur les essences poids lourds, gaz-oils et benzols sont notablement augmentés.

Ces mesures de base étant prises, les deux décrets-lois du 31 août 1937 constituent les textes fondamentaux du nouveau régime, avec le décret du 29 septembre 1937 et celui du 25 février 1938.

En premier lieu, la refonte du régime français des transports nécessite une centralisation poussée de l'autorité nationale : la direction générale des chemins de fer du ministère des Travaux Publics est chargée de toutes les questions de coordination et devient « Direction générale des chemins de fer et des transports ».

A côté du ministre est institué le Conseil Supérieur des Transports, pièce maîtresse de la nouvelle politique. Sa création « marque le désir de réaliser par l'unité dans « la conception et la mise au point d'une politique cohérente en matière de transport, l'allègement de nos « charges financières ».

Cet organisme est composé d'un président et de 81 membres.

27 représentant les administrations publiques ;

27 — les usagers ;

18 — les transporteurs ;

9 — le personnel ;

Ses attributions sont très étendues ; toutefois, ne sont pas de sa compétence les questions soumises au Comité spécial de coordination des transports de la région parisienne, qui, nous l'avons vu, n'a jamais été réuni.

C'est dire que le problème très particulier de la Région parisienne est remis à plus tard et qu'une solution spécialement adaptée interviendra par la suite. En attendant, rien d'essentiel n'est fait. Les déficits s'accumulent. L'autorité nationale semble vouloir laisser les Assemblées municipale et générale maîtresses de leur réseau et seules responsables.

En second lieu, la gestion des sept grands réseaux est confiée à une Société unique, la Société nationale des Chemins de fer français, au capital de 1.419.412.000 frs, dont 51 % des actions sont dans la main de l'Etat. La concession est limitée à 45 ans.

Dès avant cette réforme, un effort d'unification avait déjà été accompli depuis 1921 par les Réseaux eux-mêmes dans les domaines technique et financier. Plusieurs services avaient déjà fusionné et des organes centralisateurs créés, comme le Fonds Commun des chemins de fer et le Comité de Direction des grands réseaux.

Mais, à partir du 1^{er} janvier 1938, le commandement unique est institué sous la forme d'une société d'économie mixte.

L'équilibre financier doit être obligatoirement réalisé soit par des économies, soit par des relèvements de tarifs, soit par des subventions de l'Etat. D'abord, le « petit équilibre » du budget de l'exploitation ; puis en cinq ans, l'« équilibre intégral » du budget, charges financières comprises. En aucun cas la S. N. C. F. ne peut plus recourir à des émissions d'emprunts pour couvrir ses déficits.

Il va sans dire que le premier exercice de la S. N. C. F. fut loin de réaliser même le petit équilibre malgré les augmentations de tarifs de juillet et août 1937 et de janvier 1939, portant à 50 % la majoration moyenne, malgré les économies réalisées, malgré la coordination, malgré les subventions de l'Etat directes et indirectes.

Enfin, la politique des transports s'affirme plus nettement.

En 1934, les ententes avaient été recherchées seulement entre transporteurs, souvent sans même consulter les Conseils généraux. En 1935, il est prescrit aux Comités techniques de proposer le plan départemental au ministre après avis des autorités locales. En 1936, les représentants des pouvoirs publics sont introduits dans les Comités et y détiennent la majorité. En 1938, la procédure est à nouveau modifiée, c'est le Conseil général du département qui propose le plan au ministre. Les Comités techniques ne sont plus liés directement à l'autorité nationale, mais à leur département pour lequel ils sont un organisme d'information, d'étude et de surveillance. Chaque Comité met sur pied son projet de plan ; le Conseil général procède, s'il y a lieu, aux modifications qui lui paraissent utiles et présente le dossier au ministre. Celui-ci, après avis du Conseil Supérieur des Transports, le rend exécutoire.

En 1934, les ententes avaient été recherchées en confiant aux transporteurs eux-mêmes le soin de se partager

le trafic. En 1938, cette idée de base est abandonnée pour celle de l'égalité tarifaire dont, comme le dit M. DE MONZIE, Ministre des Travaux Publics, le décret du 12 novembre 1938 a fait « la clef de voûte du système français ». Le partage du trafic s'établit en donnant aux camions les transports à petite distance et aux chemins de fer les transports à grande distance.

En octobre 1938, la mise en vigueur des plans ayant été retardée, il est décidé d'imposer sans plus tarder cette parité tarifaire aux services routiers parallèles aux chemins de fer. Cette parité ayant été déclarée « d'ordre public », aucune indemnité n'est due si le tarif imposé entraîne pour le service automobile une perte de recettes.

L'ensemble des mesures de coordination prises depuis 4 ans en ordre très dispersé appelait un texte d'ensemble « afin que la loi de tous fût aisément intelligible à tous ». Cette codification fut faite le 12 novembre 1938 et le 12 janvier 1939.

M. DANIEL-VINCENT, Président du Conseil Supérieur des Transports, expose ainsi la situation au 1^{er} janvier 1939 : « Le Conseil a adopté 70 plans départementaux « de transport de voyageurs, en a examiné d'autres, a « discuté divers projets de textes et a jugé 1.169 appels « de décisions de Comités techniques départementaux ».

« ...il est réconfortant de constater que les délibérations du Conseil Supérieur ont permis de créer un « état d'esprit nouveau. Sans renoncer à la défense légitime et parfois très serrée de leurs intérêts collectifs, « les représentants des divers modes de transport ont « su, progressivement, concevoir leur rôle non plus en « simples concurrents, mais en véritables associés ».

Par ailleurs, M. DE MONZIE, alors Ministre des Travaux Publics, précise les résultats de la coordination : au 23 février 1939, 5.838 kilomètres de voies ferrées sont fermées totalement au trafic voyageurs, et 2.733 partiellement, soit au total 8.571 kilomètres.

Une économie annuelle d'un milliard est espérée des diverses mesures de coordination, dont 300 à 400 mil-

lions provenant des suppressions de trains. Ces chiffres sont à rapprocher du déficit de la S. N. C. F. qui, pour 1938, s'est élevé à 6.389 millions, charges d'établissement comprises et prouvent que la coordination des transports est nécessaire, mais non suffisante.

En ce qui concerne le département de la Seine, la situation reste confuse.

Il existe, comme dans tous les départements, un Comité technique, mais celui-ci n'a pas été souvent réuni, et la plupart de ses attributions, surtout en matière de trafic voyageurs, ont été exercées par l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.

Nous avons vu qu'un « Comité spécial des transports de la Région parisienne » avait été créé en 1937, et n'avait jamais été réuni. Il a été supprimé en novembre 1938.

Enfin, le Conseil général de la Seine n'a pas présenté, avant la date-limite du 1^{er} juillet 1938, son plan de transport.

Le problème parisien est, on le conçoit, très différent de celui qui se pose dans les autres départements. Une solution particulière doit, tout le monde le sait bien, lui être appliquée. Mais, en attendant, rien d'essentiel n'est fait.

LE PLAN JAYOT POUR LA RÉGION PARISIENNE

Après avoir montré que la crise des transports a sévi dans l'ensemble de la France — on pourrait même dire dans le monde entier — il nous faut revenir en arrière pour étudier plus spécialement les caractères de cette crise dans la région parisienne.

Dès 1926, la question fut posée de la refonte de tout le réseau des transports en commun pour l'adapter aux nouvelles conditions créées par le rapide accroissement de la banlieue et par le développement de l'automobilisme.

Le problème fut étudié par les compagnies exploitantes, à Barcelone, au Congrès international des Tramways, omnibus et chemins de fer d'intérêt local.

L'année suivante, le Conseil supérieur des Chemins de fer, consulté par le Ministre des Travaux Publics, indiqua les mesures générales qui devraient inspirer un remaniement d'ensemble du système circulatoire de la région.

M. JAYOT, directeur général des transports de la Préfecture de la Seine, sur la demande du Comité consultatif des transports en commun, transforma ces directives en un plan concret. Ce plan, très largement conçu, a déjà reçu plusieurs applications importantes. A la fois audacieux et équilibré, il reste, aujourd'hui encore, d'actualité.

Voici les principaux traits, sur lesquels nous reviendrons par la suite, de ces études et de ce plan :

1° Dans Paris, les relations sont convenablement assurées par le Métropolitain, les autobus et les tramways. Les moyens sont même trop abondants.

Il faut supprimer progressivement les tramways, en commençant par les quartiers centraux (opération terminée en 1938), éviter les doubles emplois entre les lignes d'autobus et de métro, opérer la fusion du Métropolitain et du Nord-Sud (opération réalisée en 1929), allonger à 105 mètres les quais du Métropolitain sur les principales lignes pour permettre l'utilisation de rames de sept voitures (opération partiellement réalisée).

2° La proche banlieue, au contraire, n'est pas bien desservie. Les tramways de pénétration ne sont pas suffisants ; quant aux « cinq compagnies de chemins de fer » ayant leur terminus à Paris et organisées pour les transports à grande distance, elles ne peuvent pas toujours desservir les banlieues dans les conditions « désirables de rapidité et surtout de prix de revient » (3).

(3) Conseil supérieur des Chemins de fer. Avis du 6 avril 1927.

Quinze prolongements du Métropolitain doivent être construits (7 sont, aujourd'hui, en exploitation ; 4 en construction).

3° Pour la grande banlieue, seul est capable d'assurer les grands courants de circulation « un chemin de « fer électrique à grande vitesse, grande section et fort « débit, en relations intimes avec les autres services « existants ou à créer, qui lui serviront d'organes rabat-« teurs » (3).

Ainsi était posé, dès 1927, par les représentants qualifiés des grands réseaux, le principe du réseau Métropolitain régional, superposé au réseau urbain, indépendant du réseau des grandes lignes, mais assurant avec l'un et l'autre une liaison intime en des gares de correspondance perfectionnées. Les lignes régionales, traversant l'agglomération de part en part, donneraient leur unité, non seulement à tout le réseau des transports, mais aussi à toute la Région parisienne.

On prévoyait à ce moment, en première urgence, l'affectation de la ligne de Sceaux (ouverte en 1938), la ligne de Vincennes (pourparlers en cours), la ligne de Saint-Germain, la ligne de Versailles Rive-Droite, la ligne de Versailles Rive-Gauche, peut-être la ligne de Gallardon. Les services d'autobus seraient organisés, non plus pour concurrencer ce réseau, mais pour le desservir.

4° Pour coordonner l'ensemble des services de la région, il faut créer un organisme unique. Cette unification pourrait être réalisée soit sous la forme d'un organisme indépendant, maître de son affaire et seul responsable des résultats de son exploitation, soit sous la forme d'un Comité supérieur, composé des représentants des collectivités intéressées, des exploitants et de représentants de la Chambre de Commerce et des usagers, qui laisserait aux exploitants leur individualité.

M. JAYOT exprimait aussi le vœu que les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général s'entendissent pour créer un syndicat centralisant l'exploitation de leurs

services de banlieue et leurs résultats financiers, et assurant pour ces services disséminés, l'unité de vue.

5° Enfin, pour mettre le plan en application, rien de grand ne peut être fait sans une participation financière des riverains dont les propriétés prennent de la valeur du fait de l'équipement de la région. « C'est le véritable « nœud de la question. En dehors de la taxe sur la plus-value foncière, la réorganisation des transports ne pourra être que très imparfaitement réalisée ».

Les propositions du plan JAYOT seront, une à une, reprises et approfondies au cours de cette étude.

LA SUPPRESSION DES TRAMWAYS

Le remplacement des tramways par des autobus a été effectué en douze années par le département de la Seine, avec une rare continuité de vues.

Tandis qu'encore aujourd'hui les tramways sont restés en faveur dans la plupart des grandes villes du monde, leur suppression totale a été poursuivie dans toute la région parisienne, même en grande banlieue.

Les progrès rapides réalisés après la Grande-Guerre dans la technique de l'automobile auraient pu donner lieu à une concurrence acharnée entre les autobus et les tramways si, très opportunément, une exploitation commune n'avait été ménagée en 1921 et confiée, sous la direction unique du Département, à un seul régisseur, la S. T. C. R. P.

Cette heureuse mesure d'unification a permis, au cours de la période de transition, d'ajuster au mieux l'emploi des deux matériels.

Dès 1921, la question des tramways fut posée par l'Administration préfectorale, et le Comité consultatif des transports en commun émit l'avis qu'il serait souhaitable de laisser dépourvu de tramways l'espace central compris entre l'avenue Victor-Emmanuel III, la rue de la Boétie, le boulevard Malesherbes, l'Opéra, la rue

Lafayette, les boulevards de Magenta et de Sébastopol, le Chatelet et les quais.

A ce moment, le problème était loin d'avoir l'ampleur qui lui fut donnée par la suite. Il s'agissait simplement de remédier aux embarras de la circulation dans les quartiers les plus actifs et en particulier dans les artères qui avoisinent l'Opéra. Un courant d'opinion très net se manifesta en vue du remplacement par des autobus des tramways jugés trop encombrants.

Le Préfet de police, chargé de la circulation générale, insista vivement en 1923 pour que les tramways fussent supprimés dans les rues les plus fréquentées.

Quelques lignes furent désaffectées dans les années qui suivirent, et remplacées par des services d'autobus.

M. JAYOT, Directeur Général des Transports à la Préfecture de la Seine, préconisa, dans son plan de 1927, l'interdiction du trafic des tramways dans un périmètre qui s'étendait, en principe, aux boulevards extérieurs.

Mais un tel programme se heurtait à de graves obstacles d'ordre financier. L'exploitation des autobus était, à cette époque, plus onéreuse que celle des tramways. Au surplus, les installations en service (voies, lignes aériennes, sous-stations, matériel roulant), représentaient une valeur considérable encore loin d'être amortie et qui, pour une partie, venaient seulement d'être acquises lors de la réorganisation d'après-guerre.

Il ne semblait pas raisonnable, dans ces conditions, de réduire à néant, du jour au lendemain, une valeur aussi considérable.

L'Administration préfectorale s'était donc attachée, dans un souci d'économie, à n'effectuer les suppressions de lignes qu'au fur et à mesure de l'usure des voies.

A partir de 1929, cette politique économe dut être abandonnée. Les nécessités de la circulation générale s'imposèrent dans le centre avec tant d'urgence qu'il fallut renoncer aux tramways sans attendre que l'opération fût commandée par l'usure du matériel.

De proche en proche, de nouveaux groupes de lignes furent supprimés aux nœuds principaux de la circulation : Madeleine, Opéra, Etoile, Châtelet.

Plus les embarras de la circulation s'aggravaient, plus l'exploitation des tramways devenait difficile et onéreuse. Aux heures d'affluence, pendant lesquelles justement le public doit trouver à sa disposition le plus grand nombre de moyens de transport, les tramways étaient devenus, dans le centre, pratiquement inutilisables.

Sur ces entrefaites, la mise en service en 1931 d'un nouveau modèle d'autobus à 50 places, monté sur pneumatiques, puissant et rapide, renversa la position de la question.

Auparavant, il s'agissait de dégager à tout prix les rues de la masse encombrante des tramways ; les autobus étaient considérés comme un moyen de remplacement pratique mais coûteux.

Avec le nouvel autobus, non seulement le rendement pratique de la voiture était amélioré, mais aussi, prétendait-on, le rendement financier. L'autobus, grâce aux progrès réalisés dans la fabrication des pneumatiques et à la mise au point de ses divers organes, grâce surtout à l'augmentation de sa vitesse et de sa maniabilité, était devenu, pensait-on, moins coûteux que le tramway, ce qui reste encore à démontrer.

Ce fut alors un engouement général.

Un premier programme, très important, fut proposé par la S. T. C. R. P. en 1932 ; il préconisait la suppression des lignes de tramways dont le remplacement par des services automobiles pouvait constituer un avantage financier.

Sur la demande du Conseil Général, de nombreuses lignes furent successivement déclassées non seulement à Paris, ce qui était nécessaire, mais en banlieue et même en grande banlieue, ce qui était très discutable.

En 1934, le Conseil Général décida de demander le déclassement des dernières lignes de son réseau ferré

sur route, qui fut prononcé par décret du 21 décembre 1935.

Le 14 août 1938, circula pour la dernière fois le tramway de Montfermeil au Raincy.

Un énorme matériel fut ainsi désaffecté, représentant près d'un milliard de francs. Une bonne partie était encore en excellent état, puisque dans les années qui avaient suivi la Grande-Guerre, de 1921 à 1926, le Conseil Général avait réalisé un gros effort en vue de son renouvellement.

L'UNIFICATION DU RÉSEAU SOUTERRAIN L'EXTENSION DU MÉTROPOLITAIN EN BANLIEUE

Les conventions de 1929 réalisent une étape importante du plan JAYOT. Conclues entre la Ville de Paris, le Département de la Seine, la Compagnie du Métropolitain et la Société du Nord-Sud, elles ont résolu trois problèmes :

Unification du réseau souterrain. — Les conventions antérieures donnaient à la Ville de Paris la possibilité de réaliser la fusion des entreprises du Métropolitain et du Nord-Sud. La Ville s'était, en effet, réservé la faculté de racheter les concessions au 1^{er} janvier 1931. Le Métropolitain, de son côté, s'était engagé à « assurer... l'exploitation de tout chemin de fer électrique urbain... » sur la demande que lui en ferait la Ville de Paris. »

Les deux Compagnies purent s'entendre à l'amiable pour fusionner ; il ne fut donc pas utile de recourir au procédé du rachat.

Son extension en banlieue. — Le Métropolitain, entreprise de la Ville de Paris, s'était jusqu'alors exclusivement développé à l'intérieur des fortifications. Les conventions de 1921 n'excluaient pas son extension en banlieue : « La Compagnie s'oblige... à assurer... l'exploitation de tout chemin de fer électrique urbain existant ou à créer en dehors de sa concession actuelle, soit dans Paris, soit dans la région parisienne, sur la

« demande que lui en ferait la Ville de Paris... » Mais un accord entre les deux collectivités était nécessaire ; il n'intervint qu'en 1929.

Quinze prolongements *extra muros* des lignes urbaines furent déclarés d'utilité publique.

Trois conventions furent signées pour régler les conditions d'établissement et d'exploitation des réseaux urbain et de banlieue et pour préciser les relations des deux réseaux entre eux.

La Ville avait la maîtrise du réseau urbain, le Département la maîtrise du réseau de banlieue, un seul concessionnaire assurait l'exploitation sur ces deux domaines.

Un avenant de 1934, signé avant l'ouverture du premier tronçon « Porte de Vincennes-Château de Vincennes », institua l'unité de tarification sur l'ensemble des lignes urbaines et de proche banlieue.

Nouveau régime d'exploitation. — Enfin, restaient à régler les rapports de la Compagnie et des Pouvoirs Publics.

Les conventions de 1921 avaient été un pis-aller. Elles avaient été adoptées en raison de l'instabilité économique et monétaire de l'après-guerre. Aucun concessionnaire sérieux ne pouvait, à ce moment, prendre une exploitation à forfait.

Le jeu de cette convention ayant été tout à fait faussé par la dévalorisation de la monnaie, il devint nécessaire de renouveler la formule d'exploitation, afin de l'adapter aux circonstances nouvelles et de rémunérer la Compagnie en fonction des résultats qu'elle obtiendrait.

Il n'était pas possible de revenir à un régime semblable à celui de 1898 où la Compagnie, après avoir pris possession des tunnels, assumait la responsabilité de toute l'entreprise, car les charges financières étaient appelées à subir encore des variations dont aucune entreprise privée n'aurait pu supporter le poids.

Pour que la Compagnie pût accepter de prendre à forfait les charges financières, il aurait fallu lui donner au moins la maîtrise des tarifs, ce qui ne pouvait être.

On s'en tint donc à un régime intermédiaire.

Le Département de la Seine et la Ville de Paris, sous la tutelle du Gouvernement, restent seuls maîtres de la contexture du réseau, des travaux à entreprendre, des tarifs, des salaires du personnel.

Il est tenu un Compte Général d'Exploitation dont le solde, s'il est bénéficiaire, appartiendra à la Ville en fin de concession, et, s'il est déficitaire, devra en définitive, être couvert par la Ville.

Mais ce Compte qui comporte, au crédit, les recettes, comporte au débit, en sus des charges financières, non pas les dépenses réelles d'exploitation qui sont supportées par la Compagnie, mais des attributions allouées à cette dernière et calculées selon des règles fixées par le contrat. La Compagnie peut donc, selon les résultats de sa gestion, être en bénéfices ou pertes.

La Compagnie qui, sous le régime de la convention de 1921, recevait une « rémunération » et laissait tous les risques au pouvoir concédant, assure, sous le régime de la convention de 1929, l'exploitation du réseau à forfait, à ses risques et périls.

Juridiquement, elle n'est plus une régie intéressée comme en 1921, mais une concession. Seulement cette concession ne s'étend pas, comme en 1898, à l'ensemble de l'entreprise ; elle est limitée à l'exploitation proprement dite.

Enfin, si la Compagnie est en bénéfices, ceux-ci sont partagés avec la Ville de Paris et le Département de la Seine.

A l'expiration de la concession, tout l'actif mobilier et immobilier, sauf les approvisionnements, est gratuitement acquis à la Ville et au Département.

LE MÉTROPOLITAIN RÉGIONAL

L'extension du Métropolitain en banlieue ne représente qu'une partie de l'effort d'organisation des transports en commun.

Les prolongements en banlieue n'étaient, en effet, destinés qu'à satisfaire un besoin déjà existant. A un volume considérablement accru de la population devait correspondre un réseau de transport lui-même plus étendu.

Cet effort d'adaptation était nécessaire, mais non suffisant.

L'agglomération parisienne restait l'une des plus denses du monde. La santé publique était gravement menacée. Une reconstruction de la ville apparaissait, à ce moment, impraticable. Aussi fut-il décidé de favoriser l'extension en surface.

Pour engager les particuliers à résider plus loin du centre, il était nécessaire de mettre à leur disposition des moyens de transport rapides, bon marché et capables d'absorber les fortes pointes de trafic caractéristiques des lignes de banlieue.

Les prolongements des lignes urbaines *extra muros* ne pouvaient répondre à ces exigences.

Une ligne urbaine, dont les trains s'arrêtent à toutes les stations, est susceptible d'assurer un trafic de 25.000 voyageurs à l'heure dans chaque sens, à une vitesse moyenne de 25 kilomètres-heure, arrêts compris. Cela ne peut suffire pour une ligne de grande banlieue ; celle-ci doit pouvoir transporter, aux heures d'affluence, un flot de 50.000 voyageurs à l'heure ; la zone la plus rapprochée doit être desservie par des trains omnibus à une vitesse moyenne, arrêts compris, de 40 kilomètres-heure, et la zone la plus éloignée par des trains directs circulant à 60 kilomètres-heure de vitesse commerciale.

Au réseau urbain à stations rapprochées, desservi par des trains omnibus, doit donc se superposer un réseau régional, desservi par des trains directs, rapides,

à grande capacité, et distinct autant du réseau national que du réseau urbain.

A vrai dire, plusieurs lignes de grande banlieue existent déjà. Les lignes électriques reliant à Paris Versailles Rive Droite, Versailles Rive Gauche, Saint-Nom, Saint-Germain, Maisons-Lafitte, Juvisy, sont magnifiquement installées ; elles ont largement contribué au peuplement de la banlieue ouest et de la banlieue sud. Dans une moindre mesure, les lignes de banlieue issues des autres grandes gares donnent des résultats appréciables.

Mais le faisceau de ces lignes forme-t-il le réseau régional qu'il est permis de souhaiter ?

Il est bon de rappeler comment, depuis un siècle, les grandes compagnies ont dû s'adapter à l'extension de Paris. Les lignes qu'elles avaient construites avaient pour but de relier la capitale aux principales villes de France. Le long de ces lignes les Parisiens affluèrent et constituèrent, pour se rendre à leurs occupations, le trafic de banlieue. Cette situation bouleversa l'exploitation des chemins de fer dont le cahier des charges imposait « l'obligation de transporter ».

Sous la pression des nécessités, des améliorations furent successivement apportées : certains tronçons devinrent d'excellentes lignes régionales ; d'autres restèrent tout à fait insuffisants. La ligne de Sceaux appartenait à cette dernière catégorie ; la ligne de Vincennes y appartient encore.

Les grandes compagnies s'étaient donc trouvées insensiblement, et en dehors de leur volonté, prendre en charge l'armature ferroviaire des transports suburbains de Paris.

Cette situation, produit de circonstances historiques, était illogique. Elle opérait la confusion de deux problèmes bien distincts : national et régional, et de deux systèmes d'exploitation différents, qu'il y a tout intérêt à séparer.

Alors que l'extension et l'aménagement du Grand-Paris demandaient à être suivis de près par une administration seule responsable et seule maîtresse de son système circulatoire, l'ossature du service public des transports régionaux se trouvait être aux mains des grandes compagnies d'intérêt général contrôlées par l'Etat.

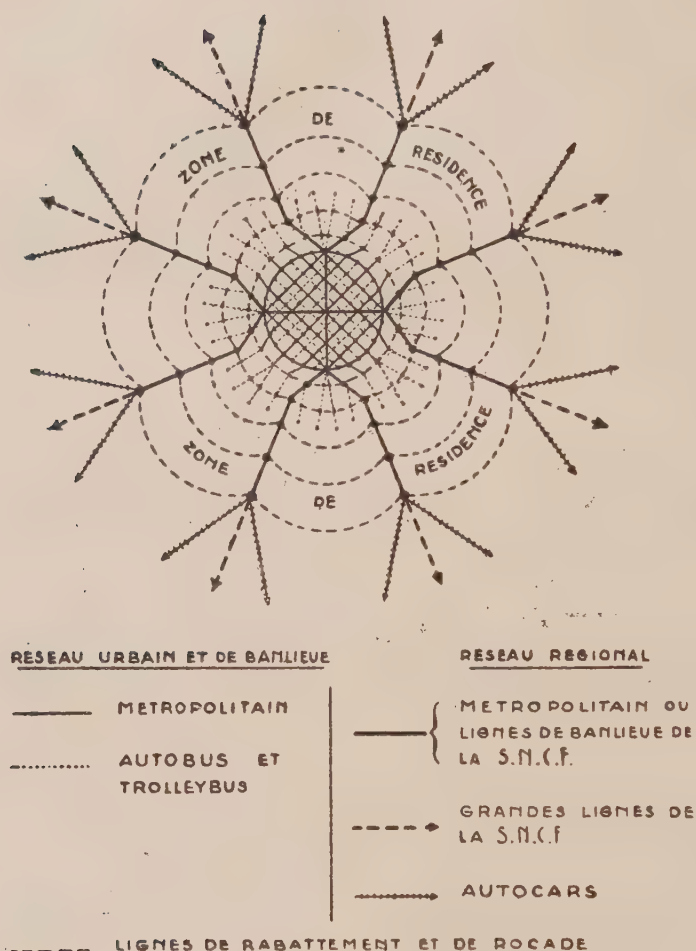
Alors que l'unité du Grand-Paris exigeait un réseau de transport indépendant du trafic des grandes lignes, coordonné, centralisé, celui-ci se trouvait morcelé entre sept exploitations principales.

Enfin, non seulement cette situation était illogique, mais elle opérait une grave injustice. Des charges démesurément lourdes avaient été imposées par l'Etat aux grandes compagnies, notamment celle de transporter les voyageurs de banlieue au-dessous du prix de revient. Un énorme déficit en était résulté. Et les provinciaux se demandaient à quel titre les Parisiens étaient appelés à bénéficier de tarifs de faveur aux frais des contribuables de la France entière.

Ces raisons ont orienté les esprits, en 1930, vers la constitution du Métropolitain régional.

Quel plan convenait-il de tracer pour ce réseau qui était destiné à donner de l'unité au Grand-Paris et à servir d'armature à son extension et à son aménagement ?

Abstraction faite des réalités existantes, il est agréable à l'esprit d'imaginer, ainsi que le montre le schéma ci-dessous, deux grandes lignes transversales se croisant au cœur de Paris en une vaste gare centrale desservie par de nombreuses lignes urbaines de rabattement et de diffusion, souterraines et de surface. En banlieue, le rabattement et la diffusion des voyageurs seraient réalisés par de nombreux services automobiles rapides.



SCHEMA D'ORGANISATION RATIONNELLE (4)

1° au centre, un réseau Métropolitain complété par un réseau d'autobus ;

2° en petite banlieue, des lignes radiales d'autobus et de trolleybus ;

3° en grande banlieue, un réseau régional à grande vitesse et à grand débit, Métro ou Chemin de fer, traversant la ville de part en part et complété par une « toile d'araignée » de transports légers.

(4) D'après M. Marc Langevin. Revue « Transports », n° 46 et 47, 1939.

Cette solution théorique est très réalisable à Paris.

La transversale ouest-est relierait les lignes de la gare Saint-Lazare aux lignes du sud-est aboutissant aux gares de la Bastille, de Lyon et Austerlitz.

La transversale nord-sud relierait la ligne de Sceaux et la ligne de Montparnasse à Chartres aux lignes des gares de l'Est et du Nord.

L'utilité de cette transversale s'étendrait non seulement au trafic voyageurs, mais à la desserte, attendue depuis si longtemps des Halles Centrales.

Il ne serait pas impossible d'envisager aussi la liaison, le long de la Seine, de la gare d'Orsay et de la gare des Invalides ; mais le trafic auquel donnerait lieu cette liaison serait d'importance bien moindre.

Ainsi le nord serait uni au sud, l'est à l'ouest par des lignes continues qui sont déjà construites et qu'il suffit de relier ; certaines d'entre elles sont déjà très bien installées ; d'autres doivent seulement être améliorées.

La gare centrale du Châtelet serait une merveilleuse station de diffusion, puisque les voyageurs y trouveraient la correspondance dans sept directions différentes avec les lignes 1, 4, 7 et 11 du réseau urbain.

Lorsqu'en 1898, furent déclarées d'utilité publique les premières lignes urbaines du Métropolitain, une condition fut posée : « la construction du réseau Métropolitain devra laisser réalisables, au point de vue technique, les pénétrations des grandes lignes et leurs raccordements dans Paris ». Cette sage disposition permettra un jour de réaliser l'unité du réseau national, l'unité du réseau régional et l'unité du Grand-Paris.

A d'autres points de vue, la remise au Métropolitain de certaines lignes régionales produira d'heureux effets.

La desserte urbaine s'en trouvera elle-même améliorée : on sait à quel point le quartier des Ecoles était mal desservi avant l'électrification de la ligne de Sceaux. Il est aujourd'hui à quelques minutes de la Cité Universitaire et sera, un jour, directement relié au Châtelet.

Le long des quais, il manque incontestablement un moyen de liaison. Ce défaut sera réparé quand la ligne de Versailles Rive Gauche correspondra gratuitement avec le Métro urbain à Javel, Grenelle, Alma et Invalides.

Il est question, depuis longtemps déjà, d'incorporer la ligne d'Auteuil au Métropolitain. Cette ligne est d'un rendement très médiocre, mais, si coûteuse qu'elle soit, elle serait mieux à sa place et mieux utilisée comme ligne métropolitaine, avec correspondance à Auteuil, Muette, Dauphine, Maillot et Péreire, et liaison à Pont-Cardinet avec les lignes de la banlieue-ouest.

Enfin, il ne faut pas oublier que l'exploitation des chemins de fer de banlieue est très déficitaire, tandis que celle du Métropolitain urbain est bénéficiaire. Il y a donc tout intérêt à alléger les charges de la première et à compenser, au sein de la seconde, les résultats défavorables de quelques lignes régionales avec les résultats favorables du reste du réseau.

LA LIGNE DE SCEAUX

Le rééquipement de la ligne de Sceaux fut la première étape de l'établissement de la grande transversale nord-sud, qui pourrait, un jour, relier Massy à Saint-Denis.

Il représentait le minimum de dépenses puisque déjà la ligne existait, et qu'ainsi l'on économisait au moins les expropriations.

Rappelons en quelques mots l'histoire de cette ligne pour préciser dans quelles conditions celle-ci a été incorporée au réseau métropolitain.

La ligne fut inaugurée en 1846 ; ce fut un grand événement parisien. Le roi LOUIS-PHILIPPE s'y fit représenter par l'un de ses fils. Partant de l'embarcadère de la Porte d'Enfer, elle passait par Bourg-la-Reine et aboutissait à Sceaux. L'écartement de la voie était de 1 m. 75, et sur le parcours, les courbes avaient été multipliées à plaisir afin de démontrer la valeur du système d'attelage articulé inventé par le promoteur de la ligne.

La première année, 2.500 voyageurs par jour furent transportés en moyenne.

L'embranchement de Bourg-la-Reine à Orsay fut ouvert en 1854.

La Compagnie d'Orléans, en 1857, absorba la ligne de Sceaux et construisit le prolongement d'Orsay à Limours qui fut ouvert en 1867.

La situation de cette ligne était unique en son genre : sans liaison possible avec tout le réseau, en raison de l'écartement de sa voie, de son matériel spécial, de ses courbes à trop faible rayon. Aussi l'Etat, en 1883, imposa-t-il sa transformation à la Compagnie d'Orléans en vue de permettre la circulation du matériel à voie normale.

La ligne fut, en 1895, prolongée dans Paris jusqu'au Luxembourg.

La ligne de Sceaux était la seule voie ferrée desservant la banlieue sud. Mais offrant aux voyageurs un matériel désuet, un service insuffisant, des locomotives à vapeur alors qu'une partie importante du parcours avait lieu en souterrain, elle fut peu à peu abandonnée des usagers, surtout lorsque survint la concurrence automobile. Chaque année, le déficit montait, s'élevant dans les dernières années à 4 millions de francs.

Une refonte complète s'imposait.

Le Département de la Seine, qui avait, avec la Ville de Paris, trouvé une base d'accord pour l'exploitation en commun du Métropolitain urbain, accepta, en 1929, de reprendre la ligne à son compte pour en faire un instrument modèle de transport régional.

Une loi du 10 avril 1932 approuva le déclassement de la ligne au titre de l'intérêt général et sa remise au Département de la Seine en vue de son rattachement au réseau d'intérêt local de ce département. Le 25 août 1932, trois conventions étaient approuvées par décret : l'une entre le Département de la Seine et la Compagnie d'Orléans, l'autre entre le Département et la Compagnie

du Métropolitain, la troisième entre la Ville de Paris, le Département et la Compagnie du Métropolitain.

La ligne de Sceaux avait sa charte. Mais tout était à faire. Il fallut la reconstruire presque entièrement.

L'électrification a été faite selon les dernières données de la technique. Tous les passages à niveau ont été supprimés. Une gare de correspondance souterraine a été aménagée à Denfert-Rochereau avec les lignes 4 et 5 du réseau urbain. A Massy-Palaiseau, une gare terminus moderne a été construite avec quatre voies à quai, des garages, des chantiers, des magasins, des locaux pour le personnel. Toutes les gares de marchandises ont été aménagées pour permettre la manœuvre des trains sans emprunter les voies principales. Un « saut de mouton » a dû être ménagé à la bifurcation de Bourg-la-Reine. A Laplace, la gare a été entièrement reconstruite avec un terminus à rebroussement pour les trains du service urbain. Un atelier d'entretien de matériel électrique a été construit.

Un système très perfectionné de block automatique a été établi afin d'assurer une sécurité égale à celle qui est obtenue sur le réseau urbain. Le problème était rendu particulièrement difficile par le fait que des trains à marches très différentes devaient se succéder à intervalles très rapprochés et à une vitesse pouvant atteindre 80 kilomètres à l'heure.

La ligne fut ouverte le 18 janvier 1938.

Peu après, le prolongement de Massy-Palaiseau à Saint-Rémy, à son tour électrifié, a été mis en service par la S. N. C. F. Le voyageur peut, maintenant, grâce à une exploitation bien coordonnée des deux compagnies, emprunter la ligne de Sceaux sans rupture de charge de Paris à la Vallée de Chevreuse.

La banlieue sud, longtemps déshéritée en matière de transports en commun, est maintenant la mieux desservie. Elle va y trouver une vie nouvelle.

TENTATIVE D'UNIFICATION EN 1932

Le plan JAYOT prévoyait l'institution d'une organisation unique des transports de la région parisienne.

La situation financière du réseau de tramways et d'autobus ne tarda pas à mettre cette question à l'ordre du jour.

Pour la seule année 1930, bien que les tarifs aient été augmenté, le déficit atteignit 259.822.640 francs, constituant une très lourde charge pour le budget du Département.

Le 17 décembre 1930, le Conseil général de la Seine décida de résilier purement et simplement la convention de la S. T. C. R. P., afin d'envisager le problème dans toute son ampleur et en toute liberté d'esprit.

Le moment semblait venu de réaliser l'unification du réseau des transports parisiens en application du plan JAYOT de 1927 et du vœu du Conseil général des Chemins de fer.

La Compagnie du Métropolitain proposait que l'exploitation du réseau de surface fût confiée à une Société filiale, la Compagnie Métropolitaine des Autobus et Tramways de la Région Parisienne, (C. M. A. T. R. P.). Une étroite coordination aurait été établie entre les réseaux de la surface et du souterrain, comportant la correspondance entre les lignes.

La nouvelle Compagnie acceptait de mener à bonne fin le programme de suppression des tramways élaboré par le Département et laissait à ce dernier l'entière maîtrise de la contexture du réseau.

Elle affirmait être en mesure de réaliser d'importantes économies et proposait même d'être rémunérée de sa gestion en fonction de la réduction des déficits qu'elle serait capable d'obtenir.

La S. T. C. R. P., de son côté, offrait d'améliorer ses services et de réduire sensiblement sa rémunération.

L'Administration préfectorale, poursuivant sa politique d'ordre, défendit la première solution devant le

Conseil Général, ajoutant même que cette réforme, « qui « avait pour but d'assurer la coordination des trans-
« ports, ne devrait marquer qu'une première étape vers
« la fusion ».

Pendant les deux ans qui constituaient le délai de préavis de la S. T. C. R. P., les formules les plus diverses furent proposées à l'Assemblée départementale. Mais celle-ci, au cours des nombreuses séances qu'elle tint dans une atmosphère passionnée et tumultueuse, ne put réunir une majorité sur aucun projet constructif.

Finalement, le délai étant près d'expirer, la concession fut laissée à la S. T. C. R. P., après abandon par cette Société d'une partie des avantages que lui assurait son contrat.

La tentative d'unification faite par le Préfet de la Seine avait échoué.

VAINS EFFORTS DE COORDINATION

Les déficits allaient grossissant. La concurrence entre les réseaux devenait désastreuse et il apparaissait à tous qu'elle devait cesser au plus tôt.

Seules des mesures draconiennes étaient susceptibles de rétablir l'équilibre. Or, s'il est difficile à une Assemblée de décider une mesure impopulaire, il est à peu près impossible à plusieurs Assemblées de se mettre d'accord.

Le Métropolitain, la S. T. C. R. P. et les cinq grands réseaux de chemins de fer n'avaient pas le pouvoir d'agir en cette matière.

Les pouvoirs concédants seuls : le Conseil Municipal de Paris, le Conseil Général de la Seine, le Parlement, pouvaient disposer des tarifs et de la contexture des réseaux. La coordination des transports parisiens dépendait ainsi exclusivement de quatre Assemblées.

Aucune mesure d'ensemble ne put jamais être envisagée dans ces conditions.

Un seul élément d'ordre et de cohésion était constitué

par le Préfet de la Seine nommé par l'Etat et représentant à la fois de la Ville et du Département.

Mais le Préfet ne disposait pas du pouvoir de décision ; celui-ci était disséminé entre les Assemblées et la coordination des transports ne dépendait que d'elles seules.

On avait pu espérer un moment en 1932 que, grâce à l'influence personnelle du Préfet qui s'en faisait le champion, l'unification des exploitations allait au moins pouvoir être réalisée. Mais l'unité des volontés ne put se faire et il fallut y renoncer.

Les efforts de l'Administration de l'Hôtel de Ville se tournèrent alors vers des objectifs plus modestes : la révision de la texture des réseaux et la recherche d'économies. Mais les résultats obtenus dans cette voie furent très faibles.

Pour aider le Préfet dans cette tâche, le Comité consultatif des transports en commun, créé en 1921 par la Convention de la S. T. C. R. P. et devenu, en 1932, Comité de Coordination, tint de fréquentes séances d'études au cours desquelles, sans effets oratoires, de nombreux cas concrets furent examinés.

Au début de 1934, le Comité de coordination eut à mettre au point un programme d'économies dressé par la S. T. C. R. P. et comportant la suppression de lignes de tramways et d'autobus, et du service des bateaux parisiens. Ce programme était fragmentaire et n'apportait véritablement pas une solution au problème du déficit. Présenté au Conseil Général, ce projet, déjà insuffisant, fut amputé de toute part. En définitive, les économies évaluées à 39 millions de francs, furent réduites à une dizaine de millions.

Il faut noter, toutefois, l'excellente coordination réalisée au château de Vincennes entre les services du Métropolitain et ceux de la S. T. C. R. P. ; mais cette opération décidée sans tenir compte de l'existence du chemin de fer a causé un tort considérable à la ligne de Vincennes.

Comme le déficit du réseau de surface semblait devoir s'élever à près de 200 millions de francs, un second programme fut dressé. L'opposition formelle des Conseillers municipaux et généraux le réduisit à rien. La suppression des services de pénétration parallèle aux lignes souterraines, qui avait pourtant été proposée par la S. T. C. R. P. et constituait une véritable économie pour les deux exploitations, fut repoussée.

En décembre 1935, sur la demande du Préfet de la Seine, un troisième programme d'économies fut établi par le Comité de Coordination. Il avait pour objectifs principaux la suppression de 6 lignes d'autobus se superposant de bout en bout aux lignes du Métropolitain, la suppression du parcours *intra muros* de 6 lignes de pénétration doublant le Métropolitain, la suppression du service du soir sur certaines lignes accessoires.

Ce programme, déjà très insuffisant eu égard à l'importance du déficit à résorber, dénotait la tendance nette de l'Administration préfectorale à considérer ses deux exploitants comme participant à une œuvre unique qu'il convenait d'ordonner logiquement. Il ne vint même pas en discussion devant l'Assemblée.

En 1937, la situation s'était encore aggravée. Les évaluations de déficit dépassaient 250 millions pour la S. T. C. R. P. et 200 millions pour le Métropolitain. Le Préfet de la Seine déposa un nouveau mémoire plus pressant encore que les précédents.

Ce mémoire qui demandait, outre une augmentation des tarifs, l'application d'urgence du programme antérieurement établi, exposait très clairement les principes généraux de la coordination à réaliser et, en particulier, la nécessité d'organiser entre les réseaux un système de non-concurrence. Les économies espérées s'élevaient à 45 millions de francs ; mais en définitive, les mesures proposées ne furent pas ratifiées.

Comme la situation apparaissait sans issue, le Ministre des Travaux Publics, grâce aux pleins pouvoirs alors accordés au Gouvernement, prescrivit le 30 juillet 1937

au Préfet de la Seine de rajuster les tarifs de la S. T. C. R. P. et du Métropolitain, de façon à couvrir les 3/4 du déficit prévu pour 1938, le dernier quart devant être couvert par une coordination susceptible de dégager des économies. Le relèvement des tarifs fut effectivement appliqué pour les deux tiers au début du mois d'août et pour le surplus le 1^{er} janvier 1938 ; et le Préfet de la Seine, dans un mémoire du 23 novembre 1937 proposa au Conseil Général un ensemble de mesures dont le résultat était évalué à 50 millions de francs environ. C'était un véritable programme de coordination.

En rappelant aux Membres du Conseil l'obligation impérative, faite aux collectivités locales par le décret-loi du 30 juillet 1937 d'équilibrer intégralement le budget de leurs services publics industriels, le Préfet de la Seine concluait : les mesures « que je vous demande
« d'envisager et de retenir ne pourront suffire à par-
« faire l'équilibre financier des réseaux... Je crois donc
« devoir appeler tout particulièrement votre attention
« sur l'intérêt pressant d'adopter le plan de coordina-
« tion et d'économies le plus large. »

Mais ce plan minimum ne fut pas ratifié.

On peut donner de cette inaction du Conseil Général la raison suivante : le Gouvernement, en même temps qu'il avait décidé, aux lieu et place des collectivités décentralisées, le relèvement des tarifs nécessaire, avait annoncé la constitution par décret d'un Comité spécial de coordination des transports de la région parisienne dans lequel la majorité des voix appartiendrait à de hauts fonctionnaires de l'Etat.

Sur le point d'être dépossédés de la gestion des transports, les Conseillers généraux ne se sentaient nullement disposés à prendre à leur compte la responsabilité de mesures forcément impopulaires.

Or, le Comité annoncé ne fut jamais constitué.

Nous ne mentionnons que pour mémoire le Comité Technique départemental institué dans la Seine comme dans tous les autres départements en vertu des textes de

coordination de 1934 et 1935. Son activité s'est limitée, en matière de transport voyageurs, à des questions de détail. Le plan de transport qu'il devait, en principe, dresser avant le 1^{er} juillet 1938, ne vit jamais le jour.

En somme, jusqu'en 1938, la situation financière des transports de la région parisienne s'est continuellement aggravée sans que les autorités responsables aient rien fait d'efficace pour y remédier.

Les Compagnies, simples organes d'exécution, n'étaient pas qualifiées pour agir. Les représentants du pouvoir exécutif, Préfet de la Seine et Gouvernement, ont fait effort dans la mesure du possible. Mais aucun acte positif n'a pu être obtenu des Assemblées délibérantes, en particulier du Conseil Général de la Seine et du Conseil Municipal de Paris.

Ceci explique pourquoi le Gouvernement a été appelé, à partir de novembre 1938, à prendre en mains la question des transports parisiens.

LES RÉSULTATS

Les Chemins de fer de banlieue

Depuis 1929, la contexture du réseau de banlieue n'a pas sensiblement changé. La ligne d'Argenteuil a été quadruplée. La ligne Montparnasse-Versailles, qui avait en 1911 été quadruplée entre Paris et Clamart, le fut, en 1937, jusqu'à Versailles et fut, en même temps, électrifiée.

La ligne de Sceaux, électrifiée jusqu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuses, a été rattachée, en 1938, jusqu'à Massy-Palaiseau, au réseau métropolitain.

Le trafic a atteint son maximum en 1931 ; il a depuis légèrement décliné.

Le nombre des voyageurs transportés (V) et le nombre des voyageurs-kilomètres (VK) est donné, en millions, dans le tableau ci-contre. Nous avons, pour le calcul de VK, compté la longueur du trajet moyen pour 15 kilomètres. Cette longueur était, effectivement, en

Années	OUEST		NORD		EST		SUD-EST		SUD-OUEST		P. Ceint.		ENSEMBLE	
	V	VK	V	VK	V	VK	V	VK	V	VK	V	VK	V	VK
1930 (5)	139,3	1.089,5	73,9	1.108,5	69,3	1.039,5	18,5	277,5	47,4	711	8,5	356,9	5.353,5	
1931 (5)	144,7	2.170,5	72,5	1.087,5	69,1	1.036,5	19,3	289,5	46,6	699	10,8	363,1	5.446,5	
1932 (5)	140,6	2.109	68,2	1.023	63,9	958,5	17,9	268,5	43,2	648	7,9	341,8	5.127	
1933 (5)	138,1	2.071,5	65,5	982,5	58,7	880,5	16,8	252	40,1	601,5	7,3	326,8	4.902	
1934 (5)	133,9	2.008,5	64,5	967,5	52,3	784,5	15,9	238,5	36,9	553,5	3,8	307,2	4.608	
1935 (5)	126,1	1.891,5	59,3	889,5	44,9	673,5	14,9	223,5	34,4	516	—	279,6	4.194	
1936 (5)	126,6	1.899	57,8	867	41	615	14,2	213	32,8	492	—	272,5	4.087,5	
1937 (5)	130	1.950	58,1	871,5	39,9	598,5	14,5	217,5	29,3	439,5	—	271,9	4.078,5	
1938 (6)	111	1.665	54,8	822	42,4	636	15,6	234	25,7	385,5	—	249	3.735	
1939 (6)	98,9	1.483,5	50,5	757,5	35,6	534	15,5	232,5	23,6	354	—	224	3.360	
1940 (6)	98,7	1.480,5	41,2	618	32,5	487,5	10,5	157,5	20,3	304,5	—	203,2	3.048	

(5) Anciennes limites de la banlieue : 568 km. de lignes.

(6) Limites de la zone d'action du Comité des Transports Parisiens : 512 km.

1939, de 13 km 7 pour la banlieue-ouest, de 16 km 1 pour la banlieue-nord, de 15 km. 4 pour la banlieue-est, de 20 km. 6 pour la banlieue sud-est, de 16 km. 7 pour la banlieue sud-ouest.

La période de 1930 à 1940 n'a pas été pour les chemins de fer de banlieue une période de croissance. L'aggravation des déficits en est la caractéristique essentielle.

Si l'on examine la situation financière de quelques-unes des excellentes lignes électrifiées de la banlieue-ouest, lignes actives qui constituent de véritables métropolitains régionaux, on constate qu'elles sont en fort déficit, même sans compter les charges d'infrastructure :

	Recettes (en millions de francs)	Déficits (en millions de francs)
Ligne de Saint-Germain	40	2
Ligne de Saint-Lazare à Versailles Rive Droite	30	2
Lignes d'Invalides à Versailles Rive Gauche	16	15
Ligne de Montparnasse à Versailles- Chantiers	6	12

Cette situation s'explique en partie par la concurrence du rail et de la route et par l'absence de coordination entre l'Etat, maître du réseau ferroviaire, et le Département, maître du réseau des autobus.

Elle s'explique surtout par les réductions de tarifs considérables imposées par l'Etat aux Compagnies, pour la banlieue parisienne.

Les voyageurs qui se rendent chaque jour à leur travail bénéficient de deux tarifs fondamentaux très avantageux :

— La carte hebdomadaire, réservée aux ouvriers et employés, qui donne droit à 7 voyages aller-et-retour par semaine ;

— L'abonnement ordinaire délivré à tout voyageur et lui permettant de faire un nombre quelconque de voyages dans la journée. Les ouvriers et employés qui déjeunent chez eux ont avantage à prendre cet abonnement.

Les voyageurs se répartissent comme suit :

<i>Abonnements</i>	<i>Cartes hebdomadaires</i>	<i>Billets</i>
25 %	43 %	32 %

Mais si on admet que les abonnés, qui pour la plupart déjeunent chez eux, font quotidiennement deux trajets aller et retour, la proportion des voyages effectués est la suivante :

<i>Abonnements</i>	<i>Cartes hebdomadaires</i>	<i>Billets</i>
40 %	35 %	25 %

Or, voici quelle est la recette moyenne par voyage aller et retour effectué en 3^e classe :

Distances km	6	10	15	20	25	30	35	40
Billet AR 3 ^e classe	3,50	5,50	8	11,50	14	17	19,50	22
Abonne- ment ...	0,82	1,13	1,53	1,77	1,93	2,12	2,28	2,45
Carte hebdomad	1,25	1,79	2,36	2,86	3,57	4	4,43	4,71

Distances km	45	50	55	60	65	70	75
Billet AR 3 ^e classe	25	26	31	33	36	38	41
Abonne- ment ..	2,62	2,78	3	3,10	3,20	3,30	3,40
Carte hebdom.	5	5,29	5,71	6	6,29	6,71	7

On voit quelles réductions énormes sont consenties sur les tarifs normaux aux voyageurs de la banlieue parisienne.

Le bénéficiaire d'une carte hebdomadaire paie, selon la distance, de 2,8 à 5,9 fois moins cher que le tarif du

billet normal aller et retour. Le titulaire d'un abonnement paie de 4 à 12 fois moins cher que le tarif du billet normal aller et retour.

Ces réductions ont été consenties par l'État pour décongestionner Paris, favoriser l'extension de la banlieue et avantager les catégories sociales les moins fortunées.

Mais il n'a pas été tenu compte du prix de revient et de la hausse continue de celui-ci.

Alors qu'en 1938, la recette moyenne par voyageur-kilomètre était, sur le réseau national déjà très déficitaire, de 0 fr. 21, elle était, sur le réseau de banlieue, de 0 fr. 10. Or, le prix de revient du voyageur-kilomètre de banlieue ressort de 0 fr. 33.

Toute l'explication du déficit des chemins de fer de banlieue est là. Tout ce qu'on peut invoquer d'autre n'est qu'accessoire.

Pour l'exercice 1938, les résultats de cette politique sont les suivants :

Recettes	372 millions
Dépenses	1.230 —

y compris les charges financières.

La comparaison de ces deux chiffres met en relief la gravité de la situation.

Par quels moyens combler 858 millions de déficit ?

Tripler le prix des abonnements et des cartes n'apparaît véritablement pas possible. Même à ne considérer le problème que du seul point de vue du chemin de fer, une telle mesure, en contraignant beaucoup de voyageurs à habiter Paris ou à utiliser d'autres moyens de locomotion, par exemple la bicyclette, ne suffirait pas à rétablir l'équilibre financier.

Faut-il alors renoncer définitivement à l'équilibre des comptes et admettre que l'extension de Paris doit être subventionnée par les pouvoirs publics au même titre que les travaux d'assainissement ou de voirie ?

Ou faut-il, par une réorganisation appropriée du

réseau de surface, faire confluer le trafic sur les voies à grand débit.

De toute façon, la question doit être tranchée.

LA S. T. C. R. P.

De 1930 à 1937, le trafic à la surface s'est sensiblement maintenu. Il a fléchi en 1938.

Au cours de cette période, nous l'avons vu par ailleurs, les tramways ont progressivement disparu. Ils ont été remplacés par des autobus puissants et rapides.

Le tableau ci-dessous précise ces indications :

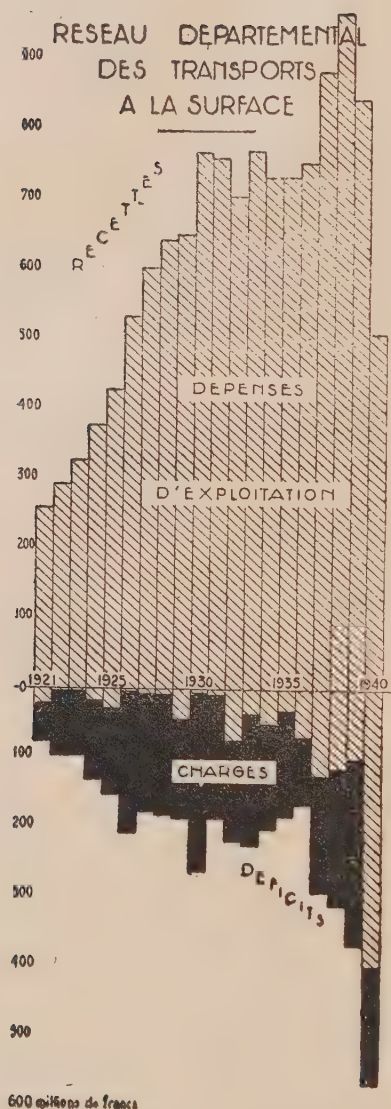
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION PARISIENNE (S. T. C. R. P.) (7)									
Année	Voyageurs (en millions)					Trafic (en millions de voyageurs-km)	Longueur moyenne exploitée (en km)	Voyageurs par km de ligne (en millions)	Trafic par km de ligne (millions de voyageurs-km)
	Autobus (7)	Tram- ways (8)	Ba- teaux	Total fictif	Total approximatif				
					A	A x 3,4	C	$\frac{A}{C}$	$\frac{A \times 3,4}{C}$
1930	365,9	676,6	3	1.045,5	898	3 053	1.692	0,5	1,8
1931	395,4	631	2,8	1.029,2	884	3.005	1.750	0,5	1,7
1932	421,8	540,7	2,9	965,4	829	3.158	1.881	0,5	1,7
1933	553,7	441,5	1,2	996,5	856	2.910	1.969	0,4	1,5
1934	668	280,9	—	948,9	815	2.771	1.980	0,4	1,4
1935	788,6	164,7	—	953,3	819	2.784	1.836	0,4	1,5
1936	899,5	79,4	—	978,9	841	2.859	1.850	0,4	1,5
1937	1.005,9	4,5	—	1.010,4	868	2.951	1.889	0,5	1,6
1938	853,7	0,3	—	854	734	2.495	1.858	0,4	1,3
1939	644,1	—	—	644,1	554	1.883	—	—	—
1940	208,5	—	—	208,5	179	609	—	—	—

Au point de vue financier, les résultats sont particulièrement défavorables.

(7) Y compris, depuis le 2 février 1935, le funiculaire de Montmartre.

(8) Y compris, jusqu'au 4 novembre 1936, le chemin de fer à vapeur de Paris à Arpajon.

1 milliard de francs



— de 1921 à 1938, les recettes ont progressé très rapidement, mais n'ont jamais suffi à couvrir les dépenses d'exploitation, à plus forte raison les charges financières.

— en 1939 et 1940, les recettes sont tombées très bas, tandis que les dépenses d'exploitation et les charges financières se maintenaient sensiblement à leur valeur.

Ils sont indiqués ci-dessous, de 1930 à 1936, d'après le rapport n° 65 de 1937 présenté par M. FIANCETTE, Rapporteur Général du budget du Département de la Seine, et, de 1937 à 1940, d'après le compte des recettes et des dépenses du Département.

Années	Déficit du compte « Exploitation »	Charge totale pour le Département (9)
1930	3,6	259,8
1931	7,1	184,7
1932	71,3	218,3
1933	35,1	224,7
1934	49,1	200
1935	29,9	184
1936	68,2	164,6
1937	124,2	289,5
1938	113,5	307,6
1939 (10)	98,8	365,4
1940 (10)	395	565

Comme pour la période précédente, la S. T. C. R. P. a donc présenté, tous les ans sans exception, un compte d'exploitation déficitaire.

De 1930 à 1940, le réseau départemental des transports à la surface a coûté au Département près de 3 milliards de francs.

En 20 ans de gestion, les tramways et les autobus ont coûté au Département plus de 4 milliards 252 millions de francs.

Nous avons déjà donné les raisons qui pourraient expliquer, en partie, de tels résultats. Les tarifs, en particulier, ont progressé plus lentement que les salaires et que le coût des matières. Le prix d'un parcours de deux sections en 2^e classe a subi les majorations suivantes :

1914	0,15	1926	0,75
1919	0,20	1930	0,90
1920	0,30	1937	1,20
1922	0,40	1-1-1938	1,35
1924	0,45	24-11-1938 ..	1,575
1925	0,60		

(9) Voir renvoi page 76.

(10) Y compris les salaires des agents mobilisés.

Les tarifs sont donc seulement au coefficient 10 par rapport à 1914.

Quoi qu'il en soit, même si l'on accepte l'idée que, pour des raisons sociales, les recettes du réseau des autobus puissent ne pas couvrir la totalité des frais, il semble difficile d'admettre que la différence, à la charge des contribuables, soit de nature à compromettre à ce point l'équilibre du budget du Département.

LE MÉTROPOLITAIN

De 1900 à 1931, le trafic du réseau souterrain a marqué une progression très rapide ; l'année de l'Exposition Coloniale a vu le milliard de voyageurs approché de près, et le nombre des voyageurs-kilomètres dépasser 4 milliards 459 millions.

MÉTROPOLITAIN						
Année	Voyageurs (en millions)	Trajet moyen (en km)	Trafic (en millions de voyageurs- kilomètres)	Longueur moyenne exploitée (en km)	Voyageurs par km de lignes (en millions)	Trafic par km de lignes (en millions de voyageurs- kilomètres)
	A	B	A × B	C	$\frac{A}{C}$	$\frac{A \times B}{C}$
1930	887,9	4,8	4.261,9	116	7,6	36,7
1931	929	—	4.459,2	123,1	7,5	36,2
1932	863,6	4,9	4.231,6	126,3	6,8	33,5
1933	838,3	—	4.107,6	126,7	6,6	32,4
1934	851,9	—	4.174,3	137,6 (11)	6,1	30,3
1935	831,2	—	4.072,8	142,3 (11)	5,8	28,6
1936	815,5	—	3.995,9	144,1 (11)	5,6	27,7
1937	840,6	—	4.118,9	151,4 (11)	5,5	27,2
1938	760,7	5,4	4.107,7	157,9 (11)	4,8	26
1939	649,6	—	3.507,8	142,3 (11)	4,5	24,6
1940	650	—	3.510	149,9 (11)	4,3	23,4

(11) Dont, en banlieue : 4 km. 8, 5 km. 8, 5 km. 8, 8 km. 7, 12 km. 5, 12 km. 3, 12 km. 4.

Au cours des années suivantes, malgré une certaine contraction du trafic, le Métropolitain continue, tous les ans sans exception, à apporter d'importants bénéfices d'exploitation à la Ville : plus de 1 milliard et demi de francs en onze ans.

Comment expliquer que, depuis 1932, la Ville ne s'est plus trouvée en mesure de couvrir, avec ces bénéfices, la totalité des charges financières ?

Cette situation est imputable aux causes suivantes :

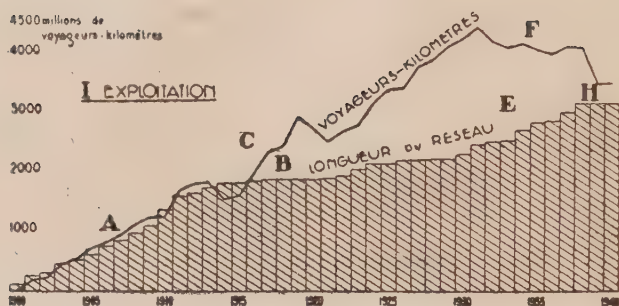
1° En quelques années, 42 kilomètres de lignes ont dû être construits pour répondre aux besoins croissants de la population.

La construction de ces lignes a brusquement triplé les charges financières : de 119 millions de francs en 1930 à 342 millions de francs en 1940, le taux de l'intérêt, pendant cette période, étant lui-même passé de 3 % à plus de 8 %.

2° De 1931 à 1938, le nombre des voyageurs a diminué de 22 %. C'est la conséquence, ainsi que nous l'avons vu, de la crise économique mondiale et de la concurrence des autobus, des taxis, des taxis collectifs, des voitures particulières. En 1939, la guerre et l'évacuation de Paris ont encore sensiblement accru la baisse de trafic. En 1940, le nombre des voyageurs transportés a été légèrement supérieur à celui de l'année précédente, malgré le fort fléchissement des mois de mai et juin ; à partir de l'automne, le réseau souterrain n'a pas subi la concurrence des autobus et a nettement bénéficié de cette circonstance.

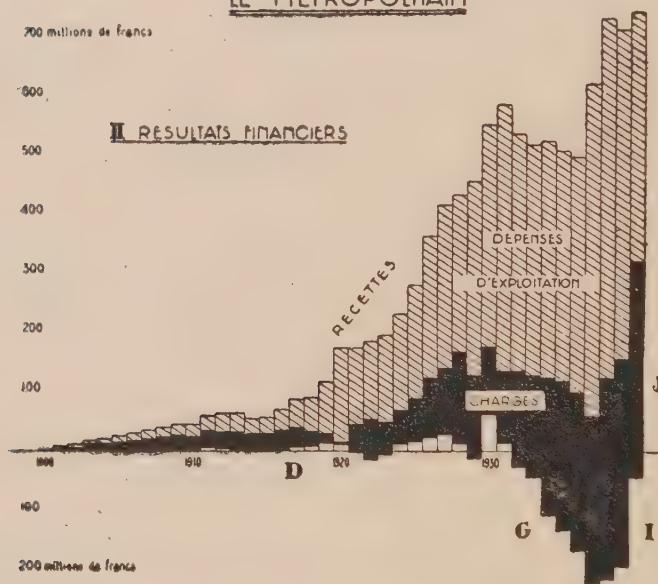
3° Les tarifs, pour des raisons sociales, ont été maintenus très bas. Encore a-t-il fallu par deux fois une intervention de l'Etat pour qu'ils fussent augmentés. Depuis 1938, ils sont encore au coefficient 9, par rapport à 1913.

4500 millions de
voyageurs-kilomètres



LE METROPOLITAIN

700 millions de francs



LE METROPOLITAIN

	EXPLOITATION	RESULTATS FINANCIERS
		(En raison des fluctuations monétaires, il convient de considérer moins les chiffres absolus que les proportions).
de 1900 à 1914	— période de construction (A). — le trafic croît rapidement jusqu'à la guerre (A).	Situation stable (D). 223 millions de francs d'excédent
de 1915 à 1930	— construction ralentie (B). — le trafic continue à croître (C).	
de 1931 à 1938	— deuxième période de construction (E). — la crise économique stabilise le trafic (F)	A partir de 1932, les charges de la construction croissent plus vite que les recettes. Crise financière (G).
de 1939 à 1940	— guerre. Arrêt de la construction (H). — baisse du trafic (H).	Les recettes montent, tandis que les dépenses sont comprimées. Les comptes tendent vers l'équilibre (I).
1 ^{er} trimestre 1941	— reprise de la construction. — forte reprise du trafic.	Situation bénéficiaire (J).

1914	0 fr. 15	1930	0 fr. 70
1919	0 fr. 20	1937	0 fr. 80
1920	0 fr. 30	1937	1 fr.
1924	0 fr. 35	1938	1 fr. 10
1925	0 fr. 45	1938	1 fr. 30
1926	0 fr. 60		

4° Enfin, élément moins important mais non négligeable, le trajet moyen accompli par les voyageurs, les pointages l'ont révélé, est passé de 4 km. 9 en 1932 à 5 km. 4 en 1938. Cette augmentation de 10 % représente un service supplémentaire qui n'est couvert par aucune recette. Le voyageur peut, en effet, avec son billet à prix unique, circuler librement sur un réseau qui est maintenant de 162 kilomètres, y compris la section urbaine de la ligne de Sceaux.

Quoi qu'il en soit, le Métropolitain qui, depuis sa fondation, avait toujours couvert toutes ses charges financières et avait même versé à la Ville d'importants excédents, vit sa situation se modifier. En 1930 et 1931, les bénéfices d'exploitation qu'il réalisa, les plus forts qui aient jamais été obtenus jusqu'alors, permirent encore non seulement de payer toutes les charges des emprunts, mais même de verser 73 millions de francs au budget municipal. Mais, à partir de 1932, les charges financières, sans cesse accrues, commencèrent à dépasser les bénéfices réalisés, bien que ceux-ci se fussent maintenus à un niveau très élevé. Les insuffisances apparurent :

En 1932	29 millions de francs	
— 1933	44	—
— 1934	112	—
— 1935	137	—
— 1936	169	—
— 1937	237	—
— 1938	220	—
— 1939 (12)	198	—
— 1940 (12)	44	—

(12) Non compris les salaires des mobilisés.

Cette crise financière prit fin à partir du dernier trimestre de 1940. L'équilibre des comptes est maintenant rétabli.

Nous allons voir, d'ailleurs, au paragraphe suivant, ce qu'il faut penser des « déficits » du Métropolitain.

LES DÉFICITS DANS LA RÉGION PARISIENNE

Toutes charges comprises, en 1938, les trois principales entreprises de transports en commun de la région parisienne sont en déficit ; c'est un fait. Les insuffisances s'établissent ainsi :

Métropolitain	220 millions de francs	
S. N. C. F.	858	—
S. T. C. R. P.	307	—
Total	1.385	—

Toutefois, pour apprécier sainement ces résultats bruts, il convient de les soumettre à un quadruple examen.

1° Par rapport au trafic assuré par les trois entreprises :

	Déficit par voyageur-kilomètre
S. N. C. F.	0 fr. 23
S. T. C. R. P.	0 fr. 12
Métropolitain	0 fr. 05

2° Au cours des temps : les chemins de fer de banlieue ont toujours été déficitaires ainsi que la S. T. C. R. P. Au contraire, le Métropolitain a toujours présenté des comptes en équilibre ; c'est seulement à partir de 1932 que les dépenses ont commencé à dépasser les recettes et maintenant la situation est à nouveau bénéficiaire.

3° Il convient de distinguer entre les comptes globaux, dont nous venons de parler, qui contiennent toutes les dépenses y compris les charges de premier établissement, et les comptes d'exploitation qui, faisant abstraction des charges de premier établissement, contiennent seulement

les dépenses affectées par le concessionnaire à l'exploitation proprement dite, et toutes les recettes.

Or, la S. T. C. R. P. a toujours été en déficit d'exploitation et les charges financières n'ont fait que grossir ce déficit. Il en est de même des chemins de fer de banlieue pour autant que l'absence de statistique permette de l'affirmer. Le Métropolitain au contraire a, depuis son origine, chaque année sans exception, apporté de forts bénéfices d'exploitation à la Ville de Paris : plus de 3 milliards de francs.

A cet égard, la situation se présente comme suit pour l'exercice 1938 :

	Bénéfice d'exploitation	Déficit d'exploitation
S. N. C. F.		— 517
S. T. C. R. P.		— 113
Métropolitain	+ 115	

4° Enfin, s'agit-il vraiment de déficits ? Pour la S. T. C. R. P. la question ne fait pas de doute : son déficit est une perte sèche. Pour le Métropolitain, la question est très discutable. La construction des souterrains poursuivie avec les fonds fournis par des emprunts n'a rien coûté à la collectivité de 1898 à 1932. 30 % du montant de ces emprunts sont d'ores et déjà remboursés, ce qui représente 48 kilomètres de lignes. Lorsque, d'année en année, tous les emprunts auront été amortis, la collectivité se trouvera propriétaire d'un actif durable qui, en francs de mai 1941, peut être évalué à 27 milliards environ, et cela, sans avoir bourse délié. Les « déficits » déboursés depuis 1932 peuvent donc très logiquement être appelés « prix d'achat » et, dans ces conditions, leur montant ne représente qu'une très petite partie du coût réel de la construction.

Le même raisonnement est valable pour les chemins de fer de banlieue dont les charges de premier établissement sont lourdes aussi ; mais il n'est valable que partiellement, car le montant du déficit est quadruple de

celui du Métro et l'existence de ce déficit remonte non pas à 1932, mais probablement à l'origine. Une partie seulement de l'insuffisance pourrait être considérée comme prix d'achat, le surplus gardant un caractère de déficit.

LES AUTOCARS

Les progrès accomplis dans la construction automobile se sont marqués, non seulement par le développement des autobus lourds, mais par celui des autocars et des taxis collectifs.

Toutefois, la situation de ceux-ci étant de second ordre dans le plan des transports parisiens (1 % des voyageurs-kilomètres), nous les avons négligés au cours de cette étude pour condenser en deux paragraphes ce qui les concerne.

Les autocars Citroën ont été mis en service au cours de l'année 1932 ; ils ont été accueillis avec faveur par le public. L'entreprise se développa rapidement ; en 1938, elle utilisait, dans la France entière, 700 voitures environ. Dans la seule région parisienne, avec 250 voitures, elle exploitait 58 lignes mesurant 4.000 kilomètres dont 2.400 situés dans la zone d'action du Comité des transports parisiens.

Les autocars Renault de la Compagnie d'Exploitation Automobile (C. E. A.) n'ont pas tardé à suivre l'exemple ; mais leur réseau, avec 150 voitures, a été limité à 39 lignes de la région parisienne s'étendant sur 2.500 kilomètres, dont 1.500 situés dans la zone d'action du Comité des transports parisiens.

En matière de transports, la concurrence se traduit presque toujours par les mêmes procédés et se termine, habituellement, par une entente. C'est ce qui a eu lieu notamment, nous l'avons vu, pour les voitures de place, pour les omnibus, pour les bateaux de la Seine, pour les tramways, pour le Métropolitain et le Nord-Sud, pour les autobus et camions dans leur rivalité avec le rail, etc.

Sur les lignes d'autocars, la lutte s'est poursuivie

avec acharnement : le tracé des itinéraires le laissait prévoir. Entre les voitures des deux marques s'engagèrent des courses de vitesse. Une compagnie ayant établi ses horaires quelques minutes avant ceux de l'autre, de façon à accaparer la clientèle, l'autre modifia aussitôt les siens de façon à prendre à son tour la priorité. Des autocars « corsaires » furent mis en marche en dehors des heures fixées : ils dépassaient la voiture régulière de la Société adverse, enlevaient à chaque arrêt tous les voyageurs, tandis que le car concurrent effectuait son trajet à vide.

Après quelques mois de ces procédés coûteux, un accord intervint sur le respect des horaires, le montant des tarifs, les emplacements des arrêts, le confort des véhicules. Cependant, les tracés restèrent parallèles, et les deux réseaux continuèrent à se superposer notamment sur les itinéraires les plus productifs.

Il est à noter que les autocars, afin de respecter le monopole du département de la Seine et de la S.T.C.R.P., se sont engagés à ne pas prendre de voyageurs effectuant un parcours entièrement compris dans la zone desservie par les autobus.

A partir de 1934, ainsi que nous l'avons vu par ailleurs, les textes de coordination enlevèrent aux entreprises de transports par route la liberté dont elles jouissaient jusqu'alors. Les services automobiles furent « cristallisés » dans l'état où ils se trouvaient au 21 avril 1934 ; ils ne pouvaient être modifiés sans l'accord des Comités techniques départementaux compétents, en l'occurrence ceux de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne.

Ces mesures enlèvent beaucoup de souplesse aux services automobiles, alors que la souplesse est un des avantages principaux de ces services ; par contre, ils garantissent les entreprises existantes contre toute concurrence nouvelle.

Les autocars Citroën sont représentés au Comité technique des transports de Seine-et-Oise et les autocars Renault au Comité technique de Seine-et-Marne.

Il faut mentionner aussi l'existence des contrats intervenus en exécution de ces textes en vue de supprimer des doubles emplois entre le rail et la route. A titre d'exemple, la ligne Citroën entre Paris et Soissons, parallèle au chemin de fer, fut supprimée à l'amiable, tandis que la S.N.C.F. abandonnait le trafic voyageurs entre Soissons et Compiègne et concédait le service automobile de remplacement aux transports Citroën.

En ce qui concerne l'importance du trafic des autocars, il est difficile de donner des chiffres précis, aucune statistique n'ayant été publiée. Les évaluations qui peuvent être faites par l'étude des services effectués ne sont que très approximatives. Celles qui sont exposées dans le tableau ci-dessous se rapportent aux deux réseaux. Comme les tracés de ceux-ci débordent très largement les limites de la zone d'action du Comité des transports parisiens, nous avons donné, pour 1938 et 1939, à titre d'ordre de grandeur, la part de trafic correspondant à cette zone ; cette part a été grossièrement calculée en tenant compte seulement de la longueur des lignes exploitées. L'année 1940, en raison de son caractère tout à fait exceptionnel, a été négligée.

AUTOCARS CITROEN ET RENAULT						
Année	Voyageurs	Parcours moyen (en km)	Voyageurs-kilomètres		Tarif kilo-métrique	Prix moyen du billet
			Réseaux entiers	Zone d'action du C. T. P.		
1932	825.000	36	30.000.000	—	0,22	7,90
1933	4.500.000	34	153.000.000	—	0,22	7,50
1934	6.600.000	30	198.000.000	—	0,22	6,80
1935	5.900.000	28	165.000.000	—	0,22	6,20
1936	6.100.000	26	158.000.000	—	0,22	5,80
1937	6.000.000	24	144.000.000	—	0,25	6
1938	4.800.000	26	125.000.000	75.000.000	0,29	7,80
1939	6.100.000	23	140.000.000	84.000.000	0,33	7,60

Les résultats financiers ne sont pas publiés, mais il est de notoriété publique que ces deux affaires commerciales donnent satisfaction. Quelles conclusions tirer de ce fait, au moment où toutes les grandes compagnies concessionnaires sont en déficit ?

Le client doit être juge, dit-on parfois ; s'il donne la préférence à l'autocar contre le chemin de fer, et si l'autocar couvre ses frais, il faut « laisser faire, laisser passer ». Le car est, en effet, pratique et confortable, il s'arrête à la demande ou presque ; son prix est très proche de celui du chemin de fer.

Mais, en réalité, les résultats financiers favorables des autocars s'expliquent avant tout par la situation avantageuse qui leur est faite.

Les chemins de fer, service public, sont soumis à l'onéreuse « obligation de transporter » ; les autocars, au contraire, n'organisent de service que si l'importance de la clientèle le justifie.

Les chemins de fer, à qui l'Etat impose tant de tarifs réduits, perdent sur chaque billet et s'en font une spécialité. Les autocars, au contraire, exploités par une entreprise commerciale, ne transportent, en principe, que sur les itinéraires où les tarifs sont rémunérateurs.

A la rigueur, pour que le principe d'économie libérale pût jouer, il faudrait tout au moins que les concurrents fussent sur le pied d'égalité, et ce n'est pas le cas. Les textes de coordination ont bien cherché à donner le caractère de service public aux transports automobiles, mais l'égalité est encore loin d'être réalisée.

D'ailleurs, le principe de concurrence dans les transports semble bien devoir céder le pas à celui de la coopération. Chaque moyen de transport a son rôle à jouer dans le cadre du plan.

Les grands courants de circulation sont normalement assurés par le chemin de fer. La construction de celui-ci est assez coûteuse pour qu'il soit naturel d'éliminer systématiquement la concurrence.

Au contraire, pour les relations que la voie ferrée n'assure pas dans de bonnes conditions, les autocars ont certainement une place à tenir.

LES TAXIS COLLECTIFS

Si la concurrence des autocars s'exerce, hors de la zone desservie par les autobus, seulement contre la S. N. C. F., les taxis collectifs, de leur côté concurrencent surtout la S. T. C. R. P. Encore faut-il noter que le trafic total des autocars et des taxis collectifs ne représente pas 1 % du trafic voyageur de la région.

Les taxis collectifs ont apparus après la Grande Guerre, au moment où l'accroissement de la population et la baisse du franc engageaient les parisiens à acheter de nombreux terrains en banlieue. Les chemins de fer et les autobus ne desservaient pas ou desservaient mal ces espaces nouveaux non aménagés et peu peuplés.

Occasionnel d'abord, le service des taxis collectifs devint peu à peu régulier et s'étendit. Des lignes s'organisèrent avec, souvent, plusieurs départs à l'heure.

Ce mode de transport était pratique et souple ; l'attente n'était pas longue au terminus, car la voiture était facile à remplir ; parfois, le conducteur, obligeant, consentait de petits détours pour déposer un client embarrassé à sa porte même.

Après l'Exposition Coloniale, en novembre 1931, les chauffeurs de taxis, plus de 21.000, subirent une crise sérieuse. Certains d'entre eux se tournèrent vers ce nouveau trafic.

En 1934, sur 18.000 chauffeurs, 1.200 environ conduisaient des taxis collectifs. Ils transportaient quotidiennement 60.000 voyageurs, soit environ 20 millions par an. En comptant à 5 kilomètres le trajet moyen, le trafic ressortait à environ 100 millions de voyageurs-kilomètres, ce qui n'est pas négligeable.

La ligne de Paris à Versailles, par exemple, avec une

cinquantaine de voitures, faisait une concurrence réelle aux autobus et aux chemins de fer.

L'importance du trafic marquait tout l'intérêt qu'y trouvaient les usagers.

Il n'en était pas moins illicite. Les taxis collectifs étaient, en effet, déclarés comme voitures de place dans des conditions irrégulières et incompatibles avec les lois et les règlements, car ils assuraient incontestablement des services de transports en commun. A ce dernier titre, au surplus, ils concurrençaient le réseau départemental des transports à la surface dont le monopole était attribué à la S. T. C. R. P. Le Tribunal de Commerce reconnut le bien-fondé des plaintes de cette Société.

Les procès-verbaux et les amendes ne purent empêcher les chauffeurs de continuer en fraude leur exploitation. Cependant, à la fin de 1934, par suite des attaques dont ils étaient l'objet, le nombre des voitures se trouva réduit à 700.

Quoi qu'il en soit, les taxis collectifs s'étaient révélés utiles. Ils allaient, malgré leur illégalité première conquérir droit de cité.

Le décret-loi du 19 avril 1934, texte fondamental de la coordination, exigeait une déclaration de tous les exploitants de transports publics. Un décret postérieur précisa : « les voitures louées à tant la place occupée..., « et qui assurent ainsi un service public, seront soumises « à la réglementation du décret du 19 avril 1934 ».

Les taxis collectifs prenaient, dès lors, le chemin de la légalité. La Cour d'Appel, saisie du jugement du Tribunal de Commerce, suspendit sa décision.

700 déclarations furent faites. Avant les hostilités, 350 chauffeurs de taxis collectifs seulement avaient obtenu l'autorisation de circuler.

Les chauffeurs s'organisèrent pour régler leur profession et fondèrent un Comité technique du transport collectif. Paris fut divisé en huit secteurs, chaque secteur régissant plusieurs lignes et groupant les diverses amicales antérieurement constituées.

Pour chaque ligne et chaque secteur, des délégués responsables étaient chargés de surveiller la bonne marche du service, la discipline des horaires, des tarifs, la correction vis-à-vis du public, et de recevoir les réclamations des usagers. Cette organisation fonctionna bien dans certains secteurs.

Mais, en face des grands services publics, les taxis collectifs restaient encore trop isolés pour pouvoir être intégrés dans l'œuvre de coordination. Le décret du 31 août 1937 leur imposa de s'affilier à une association professionnelle qui, seule, serait habilitée à recevoir l'autorisation ministérielle pour l'exploitation de tout ou partie des services assurés, antérieurement au 21 avril 1934, à titre individuel, par ses membres.

Deux organisations ont été agréées, la Chambre Syndicale des Cochers et Chauffeurs de voitures de place du département de la Seine, remplacée postérieurement par la Chambre Syndicale des Chauffeurs de taxi du département de la Seine, et le Syndicat des Artisans du Taxi.

En fait, aucune réglementation de détail n'a été instituée avant le 12 octobre 1938, et le 12 janvier 1939. Dorénavant, les taxis collectifs doivent se distinguer par un disque jaune bordé de noir, afin de faciliter le contrôle. Les chauffeurs qui, au 1^{er} avril 1939, n'ont pas obtenu l'autorisation sont forclos. Les tarifs doivent être supérieurs de 20 % au tarif des billets simples de chemin de fer ou des transports en commun par route sur les mêmes itinéraires ; ils doivent être homologués par le Préfet.

Un arrêté préfectoral du 6 juin 1939 a fixé les tarifs minima applicables sur 40 lignes ayant fait l'objet de propositions de la Chambre Syndicale, et sur 34 lignes ayant fait l'objet de propositions du Syndicat des Artisans.

En 1938, le trafic des taxis collectifs n'a pas dépassé 30 millions de voyageurs-kilomètres.

Quelle est, en fin de compte, la situation de cette

petite industrie surtout artisanale ? Quelle doit être sa place dans l'avenir ?

Un premier point est acquis : elle existe, puisqu'elle est réglementée.

Nombreux sont ceux qui voudraient la voir disparaître. Elle a cependant sa place, partout où n'existent pas de lignes à grand trafic : chemins de fer, trolleybus, autobus.

Il ne semble pas qu'il soit impossible de ménager, dans le plan des transports parisiens, des espaces non réglementés dans lesquels les taxis collectifs seraient libres de prospecter les besoins de la clientèle et de confier à un organisme, comme le Comité technique du transport collectif, sur des itinéraires à faible débit, des lignes régulières et réglementées, par exemple des rocales.

VUE D'ENSEMBLE SUR LA PÉRIODE DE 1921 A 1938

Au cours des vingt années qui ont séparé les deux dernières guerres, que de difficultés se sont présentées, à quelles épreuves ont été soumises les collectivités publiques, les administrations et les compagnies !

Les bouleversements provoqués par la Grande-Guerre ont d'abord nécessité, dans tous les domaines, des mesures d'urgence, puis des réorganisations d'ensemble.

En ce qui concerne les transports à la surface, particulièrement désorganisés en 1920, une refonte totale fut opérée, accordant un monopole, dans le cadre du département de la Seine, à la S. T. C. R. P.

Cette unification permit la réalisation d'un bel effort de redressement dans le domaine de la technique. La banlieue a incontestablement bénéficié de l'unité de direction de ses transports légers.

Les années 1920 et 1921 ont vu aussi se réaliser une réforme capitale : la main-mise des collectivités publiques sur les réseaux de transport en commun ; de l'Etat sur les compagnies de chemins de fer ; du département

sur les tramways et autobus ; de la Ville de Paris sur le Métropolitain et sur le Nord-Sud.

L'accentuation pour les réseaux de leur caractère de service public a eu pour bons effets d'étendre la desserte à des régions en voie de peuplement rapide et de favoriser l'extension de l'agglomération en surface. Dans une période d'active croissance comme celle qui a suivi la guerre, un tel but social ne pouvait être poursuivi que par des collectivités publiques.

On aurait pu s'attendre à voir ces collectivités mieux douées que des compagnies privées, sinon dans le domaine de la technique, tout au moins dans celui de la coordination des efforts. Le Conseil Général de la Seine était composé, outre les représentants de la banlieue, de tous les membres du Conseil Municipal de Paris ; nombre de ces conseillers étaient en même temps membres du Sénat ou de la Chambre des Députés.

Il n'en fut rien. Les réseaux restèrent imperméables les uns aux autres et, dans le tourbillon d'activité de l'après-guerre, ils se trouvèrent entraînés à des excès de concurrence dont les conséquences financières pèsent encore lourdement.

L'action concurrente des collectivités eut à s'exercer particulièrement sur deux graves questions.

Le développement rapide et ample de la banlieue surprit les pouvoirs publics ; ceux-ci furent débordés par le flot des nouveaux venus et ne furent jamais maîtres de la situation. Toutefois, si les pouvoirs publics sont, pour une bonne part, responsables de la mauvaise urbanisation de la banlieue, il faut, pour être juste, mettre à leur actif l'œuvre utile qu'ils ont accomplie en mettant à la disposition des populations de bons moyens de transport.

Les chemins de fer ont mis en service un équipement de premier ordre et dont la capacité s'est bien adaptée au trafic énorme qu'il a fallu brusquement assurer.

La départementalisation fort opportune des autobus et des tramways a permis, en confiant à la S. T. C. R. P. l'unité d'action et au Conseil Général l'unité de direction et la responsabilité financière, d'adapter les services aux besoins mouvants d'une population encore mal fixée. Le seul reproche grave qu'on puisse apporter à la gestion des deux réseaux est leur absence de coordination qui s'est manifestée par un excès de dépenses pour l'Etat et pour le Département.

Le second grand problème de cette période — et qui a coûté fort cher aussi — est posé par la concurrence faite par la route au rail. Entre l'autobus et le tramway, la question s'est résolue d'elle-même, puisque la S. T. C. R. P. gérait à la fois l'un et l'autre ; l'unification en cette matière a porté d'excellents fruits. Mais, par contre, les automobiles privées, autobus, autocars, taxis, taxis collectifs firent une concurrence sans merci aux chemins de fer de banlieue et au Métropolitain en leur enlevant une partie de leur clientèle. Faute d'avoir voulu s'entendre, les trois réseaux départemental, national et municipal ne tardèrent pas à jeter leurs finances à bas. Cette situation, qui, en 1941, est résolue en fait par la disparition presque totale des véhicules automobiles et n'est toujours pas résolue en droit, recevra prochainement sans doute la solution d'ordre qui convient.

La multiplicité des sources d'autorité a eu d'autres inconvénients. Elle a retardé longtemps le développement normal du Métropolitain en banlieue. Trop longtemps le Métro est resté purement municipal. Le désir secret des conseillers parisiens était de retenir à l'intérieur de l'octroi les consommateurs et les contribuables, et de conserver la gestion du Métropolitain afin de faire bénéficier le budget municipal des excédents de l'exploitation.

Mais la nécessité collective s'est imposée aux intérêts locaux et un accord heureux a pu intervenir en 1929 entre le Département et la Ville.

L'institution du Métropolitain régional a demandé plus de temps encore. C'est seulement en 1932 qu'un accord a pu être conclu pour la ligne de Sceaux. Les pourparlers sont toujours en cours pour la ligne de Vincennes.

A la fin de la période, une nouvelle étape vers l'unification des transports a été accomplie. Une seule Société a été substituée aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt général. Pour la première fois, pour sa première année de gestion, la S. N. C. F. a pu, en 1938, présenter un compte d'ensemble des résultats de la région parisienne.

En 1938, donc, seules subsistaient, avec les autocars et les taxis collectifs, trois entreprises géantes chargées d'assurer le trafic parisien : la S. N. C. F., le Métropolitain et la S. T. C. R. P.

Leur trafic représentait, en millions de voyageurs-kilomètres (11) :

Métropolitain	4.107
S. N. C. F.	3.735
S. T. C. R. P.	2.495
Autocars et taxis collectifs	105

Au cours de la période de 1920 à 1938, la concurrence entre les collectivités publiques a coûté très cher. Aux sacrifices volontairement consentis après la Grande-Guerre pour reconstituer les réseaux et pour favoriser l'extension de l'agglomération en surface, se sont ajoutés, à partir de 1932, des pertes résultant de l'absence de direction et d'unité. Les déficits sont le prix, très élevé, du désordre, et notamment des doubles emplois et de la surabondance des moyens.

C'est cette constatation qui, en novembre 1938, a inspiré la volonté de réformer la situation et d'aboutir à l'unification.

(11) Ces chiffres peuvent être utilement comparés à ceux de 1913, p. 47, et de 1921, p. 51.

DEUXIEME PARTIE

LES PREMISSES DE L'UNIFICATION
DES TRANSPORTS PARISIENS

(1938-1941)

LA SITUATION EN 1938

En 1938, l'activité de Paris a été sensiblement inférieure à celle des dix années précédentes. Néanmoins, cette année est la plus pratique pour la comparaison des entreprises qui nous intéressent. Elle est, en particulier, la première année de gestion de la S. N. C. F. ; et cette nouvelle Société, pour la première fois, a pu exposer en un tableau précis la situation d'ensemble des chemins de fer de banlieue.

L'année 1938 est enfin la dernière année « normale » puisque les années 1939 et 1940 ont été troublées par la guerre.

Les résultats ci-dessous sont des éléments bruts ; il convient de ne pas en tirer de conclusions sans examen approfondi et mûre réflexion.

IMPORTANCE DU TRAFIC ANNUEL

	Voyageurs (en millions)	Trajet moyen (en km)	Voyageurs-kilomètres	
			en millions	%
Métropolitain ¹	760,7	5,4	4.107	40
S.T.C.R.P. ² ..	734	3,4	2.495	24
S.N.C.F. ²	249	15	3.735	35
Autocars ³	4,8	15,6 ⁴	75 }	1
Taxis collectifs ³	6	5	30 }	
	1.754,5		10 milliards environ	100

(1) Ligne de Sceaux exclue.

(2) Chiffres approximatifs, voir page 74 et page 76.

(3) Chiffres très approximatifs, voir pages 131 et 133.

(4) Dans la zone d'action du Comité des Transports Parisiens.

RÉSULTATS FINANCIERS

	Résultats d'exploitation		Insuffisance		
	en millions	par voyageur-km.	Totale		par voyageur-km en francs
			en millions	%	
Métropolitain . . .	bénéf. + 115	+ 0,028	— 220	16	— 0,05
S.T.C.R.P. . .	défic. — 113	— 0,04	— 307 ⁵	22	— 0,12
S.N.C.F. . .	défic. — 517	— 0,14	— 858	62	— 0,23
	Déficit d'ensemble :		— 1.385	100	

Le déficit des chemins de fer de banlieue est donc trois fois plus important que celui des autobus et quatre fois plus que celui du Métropolitain.

Si on le compare au volume du trafic assuré, il est deux fois plus grave que celui des autobus et quatre fois plus que celui du Métropolitain.

DÉPENSES

	Dépenses d'exploitation	Charges financières	Dépenses totales		
			en millions	%	p. voyageur-km
Métropolitain	619	335	954	28	0,23
S.T.C.R.P. . .	1.033	194 ⁵	1.227	36	0,49
S.N.C.F.	889	341	1.230	36	0,33
	Dépenses totales :		3.411	100	

De ce tableau se dégage un enseignement précieux : les charges de premier établissement sont particulièrement lourdes pour le chemin de fer qui supporte les frais d'expropriation des terrains, ainsi que la confection de la plateforme, et pour le Métropolitain qui supporte les frais très élevés de construction des tunnels. Or, malgré

(5) Voir renvoi page 76.

ces lourdes charges, les dépenses des chemins de fer et du Métropolitain rapportées au volume du trafic assuré restent très inférieures à celles des autobus.

RECETTES

	en millions	%	par voyageur- km
Métropolitain	734	36	0,17
S.T.C.R.P.	920	46	0,36
S.N.C.F.	372	18	0,10
Total	2.026	100	

Nous avons vu plus haut que 62 % du déficit des transports en commun de la région parisienne sont imputables aux chemins de fer de banlieue. Le tableau ci-dessus en fait apparaître la raison : l'insuffisance manifeste des recettes. Le voyageur-kilomètre coûte 0 fr. 33, alors qu'il rapporte seulement 0 fr. 10 ; même en triplant les tarifs, on ne supprimerait pas le déficit.

Il convient de noter, en passant, que l'usager paie son transport deux fois moins cher en métro qu'en autobus : 0 fr. 17 au lieu de 0 fr. 36.

CHAPITRE PREMIER

LE COMITE DES TRANSPORTS PARISIENS 1938-1940

SON INSPIRATION. — SA COMPOSITION

Nous avons vu comment le Gouvernement, poussé par l'importance du déficit des chemins de fer, avait, depuis 1934, orienté ses efforts de coordination dans toute la France. Ces efforts avaient abouti à la réorganisation du 31 août 1937, marquée par la création du Conseil Supérieur des Transports et de la S. N. C. F.

Nous avons vu aussi comment les transports parisiens avaient été, en fait, tenus en dehors de cette coordination et laissés à la disposition de la Ville de Paris et du Département de la Seine.

Nous avons vu, enfin, quels avaient été les déficits des transports parisiens et les mesures prises par l'Administration préfectorale pour les diminuer.

Le 12 novembre 1938, le Gouvernement, sous l'impulsion de M. DE MONZIE, Ministre des Travaux Publics, prend la question en mains. De cette date part, pour la région parisienne, la période de coordination autoritaire, sous l'égide de l'Etat.

Le préambule du décret expose clairement l'état d'esprit du Gouvernement :

« Sans méconnaître les efforts souvent considérables
« qui ont permis de créer des services qui, technique-
« ment, peuvent supporter avantageusement la compa-
« raison avec les meilleures réalisations de l'étranger, il
« est nécessaire de souligner que, dans un terrain aussi
« complexe que celui de la région parisienne, la coordi-
« nation ne peut pratiquement s'obtenir que par voie
« d'autorité...

« ...Le Comité dont nous proposons l'institution aura
« pour mission, sur le vu de la situation d'ensemble des
« transports de Paris, la réalisation d'une coordination
« indispensable à une saine gestion. Il disposera en
« matière de tarifs, de contexture des réseaux, d'horai-
« res, de programmes de travaux et de matériel, de mar-
« chés et de traités de toute nature, et, en matière d'exa-
« men des budgets et des comptes des entreprises con-
« cessionnaires, de pouvoirs étendus qui lui permet-
« tront, en faisant litière de tous les particularismes,
« d'asseoir une politique générale tendant à l'équilibre.

« Il ne s'agit pas d'un nouveau contrôle des entre-
« prises, il ne s'agit pas des détails d'exécution du
« service : il s'agit de faire prévaloir l'intérêt général
« dans tous les postes essentiels de la gestion.

« Le texte que nous présentons n'innove aux conven-
« tions existantes que dans la stricte mesure indispen-
« sable à l'accomplissement de la tâche qui s'impose.
« Solution plus libérale, nous le notons en passant, que
« celle qui a prévalu à Londres où une véritable fusion
« des entreprises a été réalisée.

« La composition du Comité garantit le respect des
« intérêts généraux de l'Etat et des collectivités ; les
« usagers s'y trouvent représentés par leurs élus ; les
« transporteurs y apporteront le concours de leur expé-
« rience, dans l'unique souci, nous voulons l'espérer,
« de se plier eux-mêmes, dans le cadre général ainsi
« tracé, au service exclusif du Grand-Paris. »

Ce Comité est composé de 20 membres. Les repré-
sentants de l'Etat y ont la majorité avec 11 voix ; les
représentants du Département de la Seine et de la Ville
de Paris disposent de 6 voix ; les trois grandes compa-
gnies intéressées, chacune d'une voix. Le Préfet de
Seine-et-Oise a voix délibérative sur les affaires intéres-
sant son département.

Cette situation est manifestement destinée à servir
de transition : il est anormal, en effet, que l'Etat, enle-
vant la maîtrise de leurs réseaux au Département de la

Seine et à la Ville de Paris pour assurer lui-même la direction de l'ensemble, laisse à ces deux collectivités la charge des déficits et utilise leur personnel administratif, technique et de contrôle.

C'est bien, en effet, d'une situation transitoire qu'il s'agit, car, en son article 1^{er}, le décret prévoit qu'une organisation unique des transports en commun des voyageurs dans la région parisienne sera instituée par voie de conventions entre l'Etat, le Département, la Ville, la S. N. C. F., le Métropolitain, la S. T. C. R. P. et toute autre entreprise ou collectivité intéressée.

Une limite est donnée aux discussions : d'abord fixée au 1^{er} janvier 1940, elle fut reportée au 1^{er} juillet 1942. A défaut d'accord avant cette date, l'organisation unique devait être instituée par décret pris en Conseil des Ministres.

C'est en attendant l'institution de cette organisation définitive que le Comité des Transports Parisiens est chargé de contrôler les entreprises et de leur donner les instructions d'ensemble.

Tout ceci marque une emprise nette de l'Etat sur les transports parisiens. C'est la solution d'autorité qui s'affirme.

Cependant, l'état d'esprit qui animait alors le Gouvernement était manifestement libéral. Si un accord était intervenu entre les intéressés avant la date limite fixée, il n'est pas du tout certain que la solution envisagée dût sortir du cadre départemental ou régional.

Mais la guerre survint entre temps.

LA ZONE D'ACTION

Le Comité est « chargé d'assurer l'organisation des « transports en commun de voyageurs dans la *région parisienne* ».

Nous avons vu que déjà, en 1932, avait été définie la « région parisienne » en vue de son aménagement et de son organisation générale. La loi du 14 mai 1932

avait vu grand : elle avait tracé un cercle de 35 kilomètres de rayon avec le parvis de Notre-Dame pour centre et avait ajouté à cette zone, au nord, quelques cantons jusqu'à Creil.

Peut-être n'aurait-il pas été impossible de réaliser une délimitation de la région qui englobât tous ses transports. Cette unification des zones d'action aurait eu le mérite d'attacher les divers organismes spécialisés à un objet commun.

Mais elle fut écartée. Le but poursuivi en 1932 n'était pas, en effet, de fonder une province dont la personnalité politique bien définie, dût être protégée et développée. Le but était seulement d'organiser, au mieux de l'intérêt général et des nécessités pratiques, divers services publics (aménagement général, transports en commun, adductions d'eau, égouts, etc...), liés à des servitudes d'ordres géographique, géologique, administratif, etc..., trop variées pour qu'un cadre unique soit donné à tous.

La limite arbitraire de 35 kilomètres, choisie pour l'aménagement ne pouvait convenir pour l'organisation des transports. Pour celle-ci, la considération des voies de communication et des vallées qu'elles empruntent en général doit être prédominante.

Comment fut donc établie la zone d'action définie, sur la proposition du Comité, par le décret du 3 mai 1939 ?

Le réseau des voies de communication se présente comme suit. Au centre, un écheveau extraordinairement enchevêtré de lignes de métro, d'autobus, de chemins de fer, d'autocars, de taxis collectifs. Cette première zone est à peine un peu plus large que le département de la Seine, sauf vers l'Ouest et le Nord, où elle atteint Versailles, Saint-Cloud, Saint-Germain, Maisons-Laffitte, Montmorency ; elle couvre 77.000 hectares où vivent 5.650.000 habitants et forme l'agglomération parisienne proprement dite.

C'est, au fond, cette zone qui, de beaucoup, nous intéresse le plus.

De cet écheveau se détachent de longs fils qui constituent les grandes lignes du réseau ferré national vers Le Mans, Granville, Cherbourg, Rouen, Dieppe, Amiens, Nancy, Dijon, Orléans. Ces lignes se développent non plus dans l'agglomération parisienne, mais dans une région purement agricole. Faut-il les exclure de la zone d'action ? Les grandes gares qu'elles desservent dans la région parisienne : Rambouillet, Mantes, Pontoise, Meaux, Fontainebleau, Etampes, ne doivent-elles pas être considérées comme dans l'orbite de Paris, comme cités satellites de Paris ?

Donner au Comité une zone d'action modeste avait l'avantage de simplifier sa tâche déjà si complexe ; de la limiter à des services de grande puissance susceptibles, par l'énorme masse de leurs usagers, d'équilibrer assez facilement leurs budgets.

Lui donner une zone vaste avait l'inconvénient de compliquer le problème urbain d'un problème presque rural ; de mêler deux considérations difficiles à concilier ; et enfin d'ajouter au déficit de la zone étroite, le fort déficit des chemins de fer. En 1938, le déficit de la S. T. C. R. P. était de 268 millions et celui du Métro de 220 millions pour 82 % des recettes. Le déficit des chemins de fer était de 858 millions environ, dans la zone large suggérée ci-dessus, pour 18 % seulement des recettes.

Aussi la Ville de Paris et le Département de la Seine n'étaient-ils pas favorables à l'extension du champ d'action du Comité. Le Département de Seine-et-Oise qui, comme tous les départements, avait charge d'établir son plan de transport et de payer les insuffisances de ses lignes déficitaires, exprimait le désir de voir le Comité se limiter étroitement.

L'Etat, est-il besoin de le dire, était d'opinion contraire et tenait à régler suivant un plan d'ensemble les

importants déficits dont il avait, en fin de compte, la charge. La S. N. C. F. se rangeait à son avis.

Le Comité des Transports Parisiens qui avait une forte majorité de représentants de l'Etat adopta une zone étendue que le décret du 3 mai 1939, vint sanctionner.

A vrai dire, cette solution était la meilleure, car si en matière de transports il convient de voir large, quand il s'agit de transports parisiens, il faut voir plus large encore. Tout le monde s'accorde à dire que la population de Paris est trop dense et que l'agglomération devrait, à l'avenir, s'étendre dans la campagne. La qualité du transport et surtout son prix régleront cette extension. Une organisation rationnelle des transports dans une région parisienne largement conçue doit être le facteur fondamental de la santé de Paris.

Selon quelles règles ont été fixées, en fait, les limites de la zone d'action ?

Elles ne peuvent être, nous l'avons vu, des limites administratives ; les points de base doivent être choisis sur les principales voies de communication et il n'est nul besoin d'y inclure la totalité des aires intermédiaires. Ainsi la zone d'action prendra naturellement une forme étoilée.

La distance est un facteur à prendre en considération ; la durée du transport également. Les chemins de fer accordent des abonnements avec maximum de distance de 55 kilomètres autour de Paris et des abonnements de travail sur des parcours qui, dans certains cas, vont jusqu'à 75 kilomètres. Parfois aussi, les chemins de fer définissent la banlieue par la nature du matériel utilisé. Ces éléments, utiles à connaître, ne peuvent cependant pas servir de base.

Le volume des transports est une notion plus importante à retenir. Des cartes ont été établies montrant qu'en certains points : Versailles, Saint-Cloud, Saint-Germain, Argenteuil, Ermont, Gagny, La Varenne, Juvisy, le volume du trafic baisse brusquement ; il se

produit une rupture de trafic. Ces points pourraient délimiter la petite banlieue.

Cependant les voyageurs restent encore nombreux jusqu'à Rambouillet, Mantes, Pontoise, Creil, Meaux, Melun, Corbeil, Etampes, limitant ainsi la grande banlieue. Le trafic des entreprises routières a conduit à retenir aussi : Fontainebleau, Coulommiers, Senlis.

Mais cette notion de volume ne suffit pas encore pour définir le trafic de banlieue. Rouen, par exemple, envoie à Paris plus de voyageurs que Creil ; or, il est impossible de considérer Rouen comme faisant partie de la grande banlieue parisienne.

Ce qui compte avant tout, c'est ce grand mouvement quotidien de voyageurs qui, domiciliés hors de Paris, exercent une activité toute parisienne. De fortes pointes de trafic sont la caractéristique principale de ce mouvement. C'est donc surtout l'importance des « migrations alternantes » qui a été la principale base de la délimitation de la zone d'action du Comité des Transports Parisiens.

En 1936, les migrations journalières suivantes ont été observées :

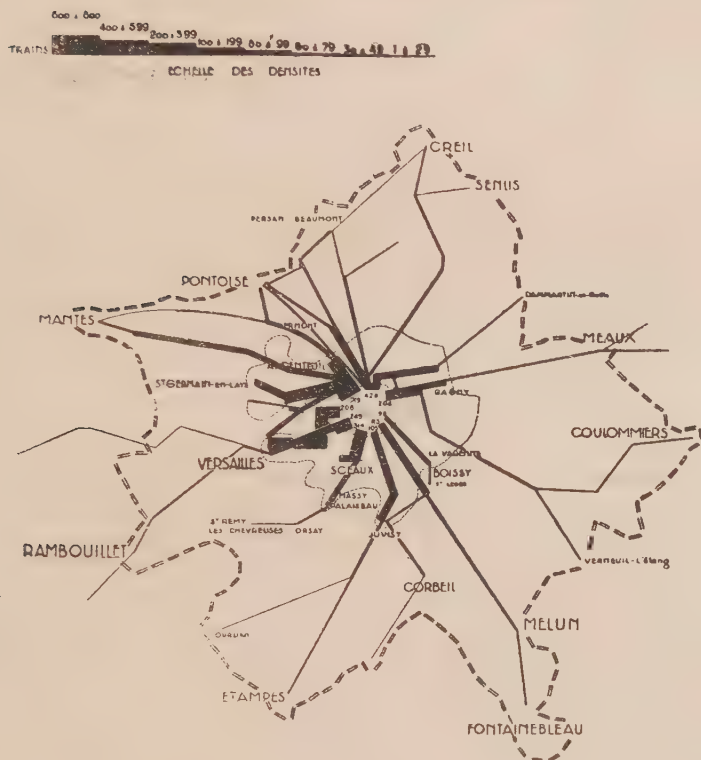
Migrations centripètes	445.000
Migrations centrifuges	83.000
Migrations circulaires	137.000
Total	665.000

L'étude détaillée de ces mouvements quotidiens de travailleurs montre que l'attraction de Paris se fait sentir en Seine-et-Oise et Seine-et-Marne jusqu'à 40 ou 45 kilomètres.

Hors de cette zone, le trafic des grandes lignes continue à s'écouler régulièrement, délivré des oscillations caractéristiques de la vie industrielle et commerciale de la grande cité.

En définitive, les limites adoptées sont jalonnées par les villes suivantes : Creil, Claye-Souilly, Meaux, Cou-

LA ZONE D'ACTION DU COMITE DES TRANSPORTS PARISIENS



La zone desservie par la S. T. C. R. P. est approximativement délimitée par un pointillé. Elle est à peine plus large que le Département de la Seine.

La densité de la desserte par voie ferrée au début de 1939 est figurée schématiquement. Les ruptures de densité auraient pu déterminer une zone moyenne.

Le Comité des Transports Parisiens a adopté une zone d'action étendue.

lommiers, Melun, Fontainebleau, Corbeil, Etampes, Dourdan, Limours, Rambouillet, Montfort-l'Amaury, Mantes, Pontoise et Chambly.

La superficie de cette zone est, à peu de choses près, égale à celle de la région parisienne définie en 1932. Elle s'étend sur 492.000 hectares et englobe environ 6.500.000 habitants.

L'ŒUVRE

Le Comité des Transports Parisiens a tenu sa première séance officielle le 12 janvier 1939.

La guerre, en éclatant à la fin de l'été, ne lui a pas laissé le temps d'accomplir l'œuvre que la population parisienne était en droit d'attendre de lui.

Toutefois, les résultats obtenus en si peu de temps sont loin d'être négligeables.

Dès ses premières réunions, le Comité a manifesté sa volonté d'aboutir à des résultats concrets. Reprenant les études faites auparavant par l'Administration préfectorale et présentées notamment dans le mémoire du 23 novembre 1937, il les mit à son ordre du jour, et des projets qui, nous l'avons vu, n'avaient trouvé aucun écho au Conseil Général de la Seine furent adoptés et mis en application très rapidement.

Des lignes d'autobus particulièrement déficitaires furent supprimées, ainsi que d'autres lignes qui faisaient double emploi avec le chemin de fer ou le Métropolitain.

La transformation d'arrêts obligatoires en arrêts facultatifs devait permettre d'économiser près de quatre millions de francs.

Il fut décidé enfin d'arrêter à 21 heures le service de certaines lignes d'autobus à faible trafic, lorsque les voyageurs pourraient trouver à proximité une station de Métropolitain.

Dans l'esprit des membres du Comité, il était là simplement question d'un train d'économies conciliant à la fois les besoins des usagers et l'intérêt des budgets des collectivités, mais ne participant pas à l'œuvre de

coordination et d'organisation générale qui devait être accomplie par la suite.

Ces mesures ne prétendaient pas à l'originalité puisqu'elles avaient déjà fait l'objet, pour la plupart, de propositions antérieures à la création du Comité.

Elles avaient cependant pour grand mérite de transformer enfin des projets en actes.

En plus des mesures préconisées par le Préfet de la Seine, le Comité examina la texture du réseau de banlieue de la S. N. C. F. et, d'accord avec les Comités techniques départementaux de la Seine et de la Seine-et-Oise, proposa la fermeture au trafic voyageur des lignes d'Orly à Massy, de Champigny à Nogent-le-Perreux, d'Argenteuil à Noisy-le-Sec et Juvisy, de Versailles à Argenteuil et d'Epône-Mézières à Plaisir-Grignon.

L'application de ce premier train de réformes, en dégagant des économies difficiles à apprécier mais certainement importantes, rendit l'institution du Comité très largement « rentable ».

Parallèlement à son action coordinatrice, le Comité eut à étudier des questions très variées comme la délimitation de sa zone d'action, l'établissement du plan de transport du secteur de Sceaux qui n'eut pas le temps de voir le jour, l'examen des comptes des concessionnaires, l'ajournement du relèvement des tarifs, la résorption du personnel de la S. T. C. R. P. devenu excédentaire du fait des mesures de coordination, ainsi que de nombreux aménagements de détail.

LA GUERRE DE 1939-1940.

LE COMITÉ RESTREINT

Le 2 septembre 1939, la guerre était déclarée.

En vue d'effectuer les transports de mobilisation, les autobus furent aussitôt réquisitionnés par l'autorité militaire ; 11 lignes seulement furent laissées à la disposition du public avec 102 voitures.

Mais à la fin du mois de septembre, 92 lignes avaient

pu être remises en service. 13.000 agents étaient mobilisés et plus de 2.000 autobus réquisitionnés.

Le Métropolitain dut, pendant douze jours, fonctionner nuit et jour sans interruption même pendant les alertes.

Ce service intensif était évidemment incompatible avec l'utilisation des souterrains comme abris. C'est pourquoi on avait dû faire du réseau deux parts : l'une formée des lignes les plus utiles pour les voyageurs constituait le « réseau réduit » laissé en exploitation ; tandis que l'autre était mise à la disposition de la Défense Passive.

Le réseau métropolitain réduit ne comportait au début que 10 lignes s'étendant sur 92 kilomètres au lieu de 159, sans compter la ligne de Sceaux qui restait ouverte.

Les lignes non exploitées fournissaient 29 refuges susceptibles d'abriter 150.000 personnes.

Ces dispositions initiales étant prises, la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre entraînait en application.

En matière de transports, la réglementation instituée par les décrets-lois du 12 novembre 1938 fut modifiée par le décret du 19 septembre 1939 qui instituait, dans chaque département, un Comité restreint de trois membres chargé d'établir un plan de transport réduit.

Aux termes des instructions qui étaient données dans le préambule du décret, tout double emploi devait être supprimé, les transports par route devaient être limités aux parcours à petite distance et ils devaient être, dans ce cadre, utilisés à plein rendement. Ces mesures avaient pour objectifs de mettre à la disposition de l'autorité militaire le plus grand nombre possible de véhicules, et de réduire la consommation des carburants au minimum.

Dans la région parisienne, exceptionnellement le Comité restreint était composé de cinq membres :

Le Directeur Général du Comité des Transports Parisiens, Président ;

Le Préfet de la Seine ou son représentant ;

Un représentant de la S. N. C. F. ;

Un représentant de la Compagnie du Métropolitain ;

Un représentant de la S. T. C. R. P.

Il avait pour mission d'établir, pour la durée des hostilités, le plan de transport réduit de la région parisienne.

Ce plan fut rendu exécutoire par arrêté de M. DE MONZIE en date du 14 décembre 1939.

Le réseau métropolitain comportait une longueur de lignes de 122 kilomètres, avec 136 stations ouvertes, alors qu'au 1^{er} septembre la longueur des lignes était de 159 kilomètres avec 263 stations.

Le réseau était donc exploité sur un peu plus de 75 % de sa longueur pour un trafic atteignant 62 % du trafic de la période correspondante de 1938. La population parisienne, du fait de la mobilisation et des évacuations, avait diminué de 35 % environ.

Le réseau d'autobus fut très affecté par les réquisitions militaires : l'effectif des voitures passa de 3.700 voitures à 1.562.

Le nombre des lignes dut, dans ces conditions, être porté de 199 lignes à 108. Le nombre des kilomètres-voitures fut réduit de 40 % de ce qu'il était dans la période correspondante de 1938.

Le Comité restreint avait terminé l'essentiel de sa tâche. Néanmoins, à la demande des représentants des collectivités départementale et municipale, le Ministre accepta que deux conseillers généraux et deux conseillers municipaux fussent appelés à siéger au Comité ; le Président du Comité des Transports Parisiens et l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées du département de la Seine y furent également appelés.

Quelques retouches furent apportées au plan initial dans le sens de l'accroissement des services.

De nombreuses autres questions furent examinées sans que, dans cette période troublée, des solutions d'importance eussent été prises.

Puis les événements des mois de mai et juin 1940 survinrent.

Ils provoquèrent un nouvel arrêt de l'exploitation des autobus. 11 lignes seulement purent être reconstituées en banlieue le 31 août, puis 24 autres au mois d'octobre.

Le principal obstacle à la reprise du trafic étant la pénurie d'essence, des voitures furent équipées fonctionnant au gaz de ville, et d'autres au moyen de gazogènes.

Quant au Métropolitain, il ne cessa pas de fonctionner, même le 14 juin, jour de l'occupation de Paris par les troupes allemandes. A plusieurs reprises même les rames du Métropolitain sur la ligne de Sceaux passèrent entre les forces en présence. Toutefois, par suite de la réduction considérable de trafic, quelques tronçons de ligne durent être fermés.

A partir du 15 juillet, toutes les lignes du réseau étaient à nouveau en service.

CHAPITRE II

LE CONSEIL DES TRANSPORTS PARISIENS (1940-1941)

SON INSPIRATION. — SA COMPOSITION

Le 22 juin 1940 était signé l'armistice avec l'Allemagne.

Le Maréchal PÉTAİN avait pris le pouvoir le 16 juin au soir.

Le 10 juillet, les pleins pouvoirs lui étaient donnés en vue de promulguer une nouvelle constitution.

Dès le lendemain, les Chambres étaient ajournées. Le Maréchal PÉTAİN, assurant les fonctions de Chef de l'Etat Français, exerçait dans leur plénitude le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif.

La tâche à accomplir dans tous les domaines était vaste et ardue.

La nouvelle politique s'orienta franchement dans le sens, non plus comme auparavant de l'irresponsabilité de représentants élus, mais, au contraire, de la responsabilité personnelle.

Le Gouvernement fut constitué avec un nombre réduit de ministres. Les questions de transport furent confiées à M. Jean BERTHELOT, Directeur Général Adjoint de la S. N. C. F., nommé Secrétaire d'Etat aux Communications.

Les Conseils Généraux des départements furent suspendus par une loi du 12 octobre.

En ce qui concerne le département de la Seine et la Ville de Paris, les sessions du Conseil Général et du Conseil Municipal furent suspendues jusqu'au 30 avril 1941, les pouvoirs de ces deux assemblées étant dévolus aux

deux Préfets, assistés de deux Comités budgétaires de 10 membres.

C'est dans cette atmosphère que la nouvelle politique des transports parisiens prit naissance, sous la direction du Gouvernement.

Par une loi du 20 septembre 1940, le Secrétaire d'Etat aux Communications est habilité à prendre toutes décisions concernant la contexture des réseaux, les conditions techniques d'exploitation, les tarifs, les horaires, les budgets et programmes de travaux.

Les déficits d'exploitation éventuels et les dépenses de premier établissement imposées par le Secrétaire d'Etat doivent être couverts par une subvention de l'Etat aux budgets du Département de la Seine et de la Ville de Paris.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications est assisté dans sa tâche par un nouvel organisme, le Conseil des Transports Parisiens qui remplace le Comité des Transports Parisiens.

A la différence de l'ancien Comité, qui, dans une certaine mesure, exerçait des pouvoirs de décision, le Conseil est purement consultatif.

Rattaché au Secrétariat d'Etat, il est présidé par M. SCHWARTZ, Conseiller d'Etat, Secrétaire Général des Travaux et des Transports. Il est constitué, non plus de 20 membres comme le Comité, mais seulement de 9 membres, tous, sauf les représentants des compagnies, hauts fonctionnaires de l'Etat ; aucun conseiller municipal ou conseiller général n'en fait partie :

Un Président désigné par le Secrétaire d'Etat aux Communications ;

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Transports, ou son représentant ;

Un représentant du Ministre des Finances ;

Un Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées ;

Un représentant du Ministre de l'Intérieur ;

Le Préfet de la Seine, ou son représentant.

Un représentant de la S. N. C. F. ;

Un représentant de la Compagnie du Métropolitain ;

Un représentant de la S. T. C. R. P.

et, au surplus, pour les affaires intéressant les départements de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne : les Préfets de ces départements et un représentant des transporteurs routiers désigné par le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Le Conseil est chargé de poursuivre et de mener rapidement à bonne fin l'action entreprise par le Comité des Transports Parisiens et interrompue par la guerre.

Mais sa politique générale est bien plus nettement affirmée.

Une double tâche doit être accomplie. Il faut :
1° mettre de l'ordre dans les transports parisiens ;
2° préparer la fusion des exploitations et la constitution d'un organisme unique.

En vue d'accomplir la première partie de ce programme, le Conseil est chargé « de soumettre au Secrétaire d'Etat toutes mesures tendant à assurer la coordination des transports en commun » dans la zone d'action antérieurement définie.

Au surplus, en dehors des questions importantes qui doivent faire l'objet d'une décision du Secrétaire d'Etat, les points de vue se confrontent sur tous les sujets et une doctrine d'ensemble s'établit, au cours des séances du Conseil. Ce dernier, par son action de conciliation, s'efforce d'ajuster au mieux les divers services, de les coordonner, de les modeler suivant une politique d'ensemble. Il exerce ainsi, en dehors de la loi, par la seule présence invisible du Secrétaire d'Etat, une action unificatrice très efficace.

La seconde partie du programme dénote une orientation nouvelle.

M. DE MONZIE, qui avait fait en 1938 œuvre d'autorité en créant le Comité des Transports Parisiens, avait fait preuve, il le disait lui-même, d'un esprit très libéral. Il n'avait pas entendu imposer une solution ; il avait seulement demandé aux collectivités et compagnies inté-

ressées de s'entendre avec elles en vue d'instituer une organisation unique.

M. BERTHELOT, instruit par l'expérience, fit preuve de beaucoup plus d'autorité.

« Avant le 1^{er} juillet 1941 » annonça la loi, « un décret instituera une organisation unique des transports en commun de voyageurs dans la région parisienne », et le Conseil fut chargé de mettre au point la réforme.

L'extrême complexité de la question étant apparue clairement des multiples discussions d'avant-guerre, il fut décidé, afin d'aboutir rapidement à un résultat concret, de scinder le problème pour le résoudre plus sûrement en chacune de ses parties.

Le réseau départemental était très touché par les réquisitions de matériel et par le défaut de carburant. Une telle circonstance apparut comme devant être mise à profit pour réaliser sans plus tarder une fusion limitée à ce réseau et à celui du Métropolitain. Les conséquences de cette mesure limitée seront examinées plus loin (1).

Lorsque cette première étape aura été accomplie, deux compagnies subsisteront pour desservir la région parisienne, la S. N. C. F. et la nouvelle entreprise.

Il est dès maintenant prévu qu'à ce moment, la composition du Conseil des Transports Parisiens sera modifiée pour tenir compte de la situation nouvelle.

LE RÉSEAU DE SURFACE RÉDUIT

Lorsque le Conseil des Transports Parisiens tint sa première séance, la contexture du réseau d'ensemble était ainsi composée :

— Dans Paris, le Métropolitain était seul à assurer la totalité du trafic. Toutes ses lignes étaient en exploitation.

— En banlieue, les lignes de la S. N. C. F. étaient

(1) Voir page 178.

complétées seulement par 35 lignes d'autobus parcourues par 317 voitures.

Le 1^{er} décembre, par décision du Secrétaire d'Etat aux Communications prise sur avis du Conseil, 6 lignes d'autobus furent ouvertes dans Paris et 4 autres en banlieue, portant à 45 le nombre des services exploités. Au cours du mois de mai, plusieurs lignes, en particulier la ligne Versailles-Pont de Sèvres, ont pu être mises en service grâce à des économies réalisées sur d'autres itinéraires.

Par la suite, ce nombre ne manquera pas d'être augmenté. Toutefois, il est probable que l'importance du futur réseau automobile n'approchera que de très loin celle du réseau d'avant-guerre dont les 199 lignes ont largement participé, pour la S. T. C. R. P., la S. N. C. F. et le Métropolitain aux difficultés financières que nous avons relatées.

Les réductions opérées, du fait des circonstances de guerre, dans les services de transport, imposent certainement au public, pour le moment, des restrictions, des privations.

Mais, dans l'esprit de ceux qui ont dû s'y résoudre, ces réductions ne doivent pas rester un geste négatif ; elles doivent être compensées par un effort énergique d'organisation : il faut, avec moins de moyens, desservir aussi bien et même mieux qu'auparavant.

L'idée maîtresse de son plan est ainsi définie par M. BERTHELOT : « Des lignes à grand débit, Métro et « chemin de fer, formant une étoile autour de la capitale. Entre les branches de cette étoile, je jette une « sorte de toile d'araignée de transports secondaires, « autobus et trolleybus, qui rabattent les voyageurs sur « les lignes principales ». Ce schéma correspond bien à celui qu'avait proposé M. Marc LANGEVIN et que nous avons reproduit page 104.

Nous allons examiner les projets classés en première urgence.

LA LIGNE DE VINCENNES

La ligne de Sceaux, remise en 1932 au Métropolitain, électrifiée et modernement équipée, avait été ouverte en janvier 1938.

Depuis longtemps déjà, il était question également de l'électrification de la ligne de Vincennes, mais la nécessité de procéder par étapes avait fait ajourner le projet.

Celui-ci fut repris par le Conseil des Transports Parisiens.

La ligne de Vincennes est équipée d'un matériel vétuste, à traction vapeur, dont le moins qu'on puisse dire est qu'il n'est plus adapté au trafic d'une banlieue aussi dense que celle de Nogent, Joinville, Saint-Maur et Créteil.

Depuis trop longtemps il était question de réorganiser cette ligne et de l'électrifier pour que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est fût engagée à y faire des frais.

Aussi les résultats de l'exploitation étaient-ils semblables, avant les dernières hostilités, à ceux qui avaient été constatés pour l'ancienne ligne de Sceaux : la concurrence des autobus faisant rage, le public avait en bonne partie délaissé la voie ferrée, laissant à celle-ci, pour 1938, un déficit de 26 millions de francs.

Le trafic, qui était en 1930, de 25 millions de voyageurs, est passé en 1934 à 17 millions, après l'ouverture de la station de métro « Château de Vincennes » et le réaménagement du réseau d'autobus. Il s'est abaissé en 1935 à 13 millions, en 1936 et 1937 à 12 millions de voyageurs.

Pour remédier à cette situation, il fut envisagé en 1937 de fermer purement et simplement la ligne au service voyageurs. Mais la desserte de la région exclusivement par autobus, outre que son coût apparaissait comme devant être presque double de celui d'une exploitation électrique, soulevait, aux heures de pointe, de

sérieuses difficultés de circulation dans les rues de Vincennes et de Charenton.

Il fut également envisagé d'électrifier la ligne de Vincennes et de la raccorder à la ligne métropolitaine n° 1 « Pont de Neuilly-Château de Vincennes », mais des raisons importantes ont conduit à rejeter ce projet. En premier lieu, le trafic marchandises de la ligne de Vincennes est trop important pour être supprimé ; or, il n'est pas compatible avec le service urbain du Métropolitain et la différence des gabarits des deux matériels conduirait à des complications de service et à de gros frais de transformation.

En second lieu, la ligne 1 est déjà très chargée aux heures de pointe et il n'apparaît pas souhaitable d'y ajouter le trafic supplémentaire de la banlieue-est.

Enfin, nous l'avons vu déjà, les conditions d'exploitation d'une ligne régionale sont très différentes de celles d'une ligne urbaine. L'aménagement du service des trains, la tarification, les caractéristiques du matériel, les horaires ne sont pas les mêmes. Il y a tout avantage, en liant étroitement les deux exploitations, à traiter séparément des problèmes aussi dissemblables.

Actuellement, la solution envisagée est la suivante :

La ligne de Vincennes serait une ligne régionale, indépendante du réseau urbain et confiée au Métropolitain comme la ligne de Sceaux.

Elle serait désaffectée de « Bastille » à « Reuilly », cette dernière station devenant, jusqu'à nouvel ordre, le terminus parisien en liaison avec la station urbaine Daumesnil (lignes 6 et 8) ; enfin une intercommunication serait ménagée avec la ligne « Pont de Neuilly-Château de Vincennes » à « Saint-Mandé-Tourelle ». La ligne de Vincennes serait électrifiée entre Reuilly et Sucy-Bonneuil.

Les dépenses d'établissement sont évaluées à 300 millions de francs et devraient être facilement couvertes

en vingt ans, grâce aux économies réalisées par la substitution de la traction électrique à la traction vapeur et par le remaniement complet du réseau de surface.

Un tel résultat ne peut être obtenu que par un revirement complet des méthodes jusqu'alors en usage.

« Il est inadmissible », disait M. Jean BERTHELOT au sujet du secteur de Vincennes, « qu'il y ait quatre trans-
« porteurs pour mener les gens aux mêmes endroits : le
« Métropolitain, la S. T. C. R. P., la S. N. C. F. et des
« sociétés privées. »

Les lignes d'autobus ne pourront plus chercher à enlever la clientèle du chemin de fer ; elles coopéreront avec lui. Ces lignes seront établies de façon à éviter aux usagers de longs trajets à pied et à les conduire à la station la plus proche de la voie ferrée.

La concentration de tout le trafic de la région sur un seul axe à grand débit peut seule permettre l'amortissement des frais de l'électrification et l'organisation de services fréquents.

Les pourparlers sont très avancés ; il est probable qu'ils aboutiront au cours du printemps 1941.

Il est également question de rattacher au Métropolitain la ligne des Invalides à Versailles Rive Gauche, la ligne d'Auteuil et la ligne de Massy-Palaiseau à Saint-Rémy-les-Chevreuse.

LES TROLLEYBUS

C'est la pénurie d'essence qui, à Paris, a mis à l'ordre du jour l'adoption des trolleybus.

Cependant, les deux pays dans lesquels s'était le plus développée la traction électrique n'étaient pas les moins bien pourvus en carburants : avant la guerre, l'Angleterre possédait environ 3.000 trolleybus en service, dont 1.400 dans la seule région londonnienne, et les Etats-Unis en possédaient environ 2.000.

L'Italie possédait, à la même époque, environ 250 voitures et l'Allemagne une centaine.

En France même, les trolleybus étaient utilisés à Lyon et à Marseille, ainsi qu'en Afrique du Nord à Alger, Casablanca et Tunis.

Ces nouveaux véhicules présentent à la fois les avantages des autobus et des tramways.

Ils évoluent sur la route aussi aisément que l'autobus et sont plus faciles à conduire. L'accélération et le freinage sont plus énergiques, ce qui accroît la sécurité et la vitesse commerciale, et diminue le nombre des voitures nécessaires, les dépenses d'amortissement et de personnel.

Les trolleybus sont silencieux, ne dégagent pas de mauvaises odeurs ni de gaz nocifs. Leur moteur est placé sous la carrosserie, ce qui procure un gain de place appréciable.

Ils ne consomment, au surplus, que de l'énergie d'origine nationale et les ressources de cette dernière sont à peu près infinies ; c'est là une considération qui a toujours eu sa valeur, mais qui maintenant est tout à fait déterminante.

Enfin, tous comptes faits, y compris les dépenses de l'équipement des lignes, le trolleybus est nettement moins cher que l'autobus.

Déjà, avant guerre, pour toutes ces raisons, M. de MONZIE, alors Ministre des Travaux Publics, avait recommandé l'utilisation de ces nouvelles voitures et un décret avait prescrit pour les transports l'usage de l'énergie d'origine nationale, en particulier de l'électricité.

Mais il fallut l'après-guerre pour pouvoir aboutir.

Des études furent faites, sous la haute direction de la Préfecture de la Seine, par les services de la S.T.C.R.P. et du Métropolitain en vue de réaliser, dans les meilleures conditions possibles, l'équipement électrique du réseau de surface en liaison avec la voie ferrée.

Aucune autre occasion ne peut être, en effet, plus propre à une étroite coordination des deux réseaux, puisque le Métropolitain dispose non seulement du per-

sonnel spécialisé, mais aussi de sous-stations tout installées qui peuvent alimenter en courant les premières sections des lignes de surface ; celles-ci formeront ainsi les prolongements naturels des lignes souterraines.

Le Conseil des transports parisiens a, sans tarder, établi un premier programme de 19 lignes, dont les principales dispositions ont été rendues publiques par la presse.

Ce programme a été approuvé au mois de janvier 1941 par le Secrétaire d'Etat aux Communications et des crédits ont été accordés sur les fonds de l'Etat.

Le réseau qui s'étend sur 130 kilomètres de lignes sera desservi par plus de 250 voitures.

Malheureusement, la difficulté des approvisionnements et la rareté du cuivre entravent l'exécution de ce programme.

Deux lignes sont en cours d'équipement : Porte Champerret-Bezons et Porte Champerret-Nouveau Pont d'Argenteuil.

Quatre autres suivront qui desserviront la banlieue si dense de Suresnes, Rueil et Colombes.

Le tracé des itinéraires doit être judicieusement établi. L'équipement de la ligne est, en effet, assez coûteux et il ne faut engager les dépenses que sur des relations bien définies où le peuplement est stable et les besoins certains. La ligne doit au surplus traverser des régions assez peuplées pour qu'elle soit assurée d'une fréquentation susceptible d'amortir rapidement ses dépenses fixes.

Le développement de l'électrification de la banlieue par étapes au fur et à mesure des possibilités, permettra à son tour de stabiliser le peuplement le long d'axes bien arrêtés et si, dans l'avenir, la ville doit encore s'étendre en surface, il est probable que les lignes de trolleybus, prolongements actuels des lignes métropolitaines, prépareront l'extension naturelle et progressive de ces dernières.

HOMOGÉNÉISATION DE LA TARIFICATION

Le problème de la coordination est loin de se limiter à l'aménagement de la contexture et à l'organisation de la haute direction.

Il s'agit de faire de l'ensemble des moyens de transport un instrument souple et maniable pour la direction, pratique et bon marché pour l'usager.

La tarification est un élément essentiel de la réforme à accomplir.

Ce n'est pas ici la place d'exposer les divers tarifs en vigueur et de comparer par le détail leurs modalités. Mais quelques indications suffiront à montrer à quel point la liaison fait défaut, en cette matière comme en d'autres, entre les trois sociétés.

Le chemin de fer emploie une tarification kilométrique avec minimum de perception de 6 kilomètres ; les autobus une tarification par sections avec prise en charge, la première section coûtant deux fois plus cher que les autres ; le Métropolitain applique le tarif unique indépendamment de la distance.

Pour les billets ordinaires de 2^e classe, le chemin de fer perçoit 0 fr. 32 par kilomètre avec minimum de 2 fr. 15 ; les autobus 0 fr. 42 par kilomètre en moyenne aux petites distances, avec dégression jusqu'à 0 fr. 21 aux grandes distances ; le Métropolitain 0 fr. 23 par kilomètre en moyenne.

Pour les travailleurs, le chemin de fer perçoit un tarif réduit de 0 fr. 16 à 0 fr. 08 ; les autobus de 0 fr. 26 à 0 fr. 13 ; le Métropolitain de 0 fr. 145 en moyenne.

Pour accorder le bénéfice du tarif-travailleurs, le chemin de fer demande une attestation patronale ; les autobus ne l'accordent que sur les services spéciaux du matin avant 8 heures, et le Métropolitain avant 9 heures.

Aucune coordination ne peut être organisée dans de telles conditions.

Il est nécessaire, au préalable, de rendre la tarifica-

tion aussi homogène que possible et adaptée à la nature du service assuré.

Le Conseil des Transports parisiens s'est attelé à cette tâche essentielle. Des informations de presse ont laissé à entendre qu'une solution était près d'intervenir.

Il ne serait pas envisagé d'augmenter pour le moment les tarifs du Métropolitain et des autobus, mais seulement ceux des chemins de fer qui marquent avec les premiers un écart beaucoup trop grand. Outre que des tarifs trop bas provoquent des difficultés financières graves, ils rendent au surplus très difficile l'organisation d'une coopération avec les autres moyens de locomotion.

La prise en charge sur les autobus serait supprimée. Cette réforme capitale aurait pour résultat immédiat de permettre à l'usager d'effectuer son parcours partie en chemin de fer, partie en autobus sans être pénalisé, comme il l'est aujourd'hui, par une perception supplémentaire.

L'institution des billets combinés pourrait être intéressante pour certaines relations à gros trafic ; elle est envisagée pour la ligne de Sceaux par exemple.

Enfin, des cartes hebdomadaires seraient instituées sur les trois réseaux, avec des modalités d'attribution et d'utilisation aussi semblables que possible. Les billets d'aller et retour du Métropolitain seraient supprimés, ainsi que les abonnements de banlieue de la S. N. C. F.

Sur cette importante réforme tarifaire qui n'est pas encore officiellement décidée, il n'est malheureusement pas possible de dire plus.

LA PRÉPARATION DE LA RÉFORME

Le Conseil des Transports Parisiens a reçu pour missions, nous l'avons vu, non seulement de coordonner les exploitations jusqu'au 1^{er} juillet 1941, mais aussi et surtout de préparer la fusion des services du Métropolitain et de la S. T. C. R. P.

Aucun communiqué officiel n'ayant été publié à ce

sujet, force est à chacun de se contenter de conjectures et de relier, à cet effet, quelques indiscretions de presse, quelques déclarations de personnalités officielles et des suppositions fondées tant sur les dispositions mêmes de la loi du 20 septembre 1940 que sur toutes les données connues de la question.

Quelle sera la forme de la nouvelle entreprise ? Il ne paraît guère dans l'esprit du moment que la régie soit adoptée, pas plus que la Compagnie commerciale pure et simple. « Je suis un adversaire de toutes les « formes de régie directe », précisait M. Jean BERTHELOT au cours d'une interview.

Peut-être une solution intermédiaire serait-elle envisagée dans laquelle siègeraient au Conseil d'Administration, à côté des administrateurs de la Société, des Commissaires ou des Administrateurs désignés par les pouvoirs publics pour représenter les intérêts généraux. D'ailleurs aucune formule n'est parfaite en elle-même ; l'organisme vaudra ce que vaudront ses chefs.

On peut se demander surtout quelle sera la Collectivité désignée pour assurer la haute direction du service public.

Il avait été envisagé en 1940, à l'automne, de confier à l'Etat cette fonction de direction. « Il n'y aura », déclarait M. BERTHELOT à un journaliste, « selon la décision « de l'Etat, pouvoir concédant, qu'un seul directeur à « la tête de l'unique Société de transports ».

Mais, par la suite, les conceptions semblent avoir évolué.

Les conseillers choisis par M. le Préfet de la Seine pour étudier le projet de budget municipal de 1941 ont élevé leurs protestations : « Certains échos laissent « entendre que l'Etat pourrait reprendre complètement « le Métropolitain... Nous nous permettons donc d'insister auprès de M. le Préfet de la Seine pour qu'il « défende énergiquement les droits de la Ville de Paris « et pour que le Métropolitain reste sa propriété... On

« estime la valeur du Métropolitain... à 25 milliards de
« francs actuels ; si, élevant la question, nous songeons
« que la Dette totale de la Ville de Paris est d'environ
« 22 milliards, nous voyons quelle contrepartie forme à
« elle seule la propriété du Métropolitain ».

De leur côté, les conseillers chargés de l'étude du budget de la Seine ont adopté la résolution suivante :
« Le Comité budgétaire... émet l'avis que le Départe-
« ment de la Seine conserve, en toute équité, la propriété
« desdits réseaux entre lesquels un accord de fusion
« s'impose à bref délai ».

Au mois de mai, aucune décision n'est encore prise à ce sujet.

Il serait urgent que la constitution, actuellement à l'étude, de la « Région parisienne » vint mettre fin aux discussions. Cette nouvelle unité administrative, qui engloberait au moins les départements de Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise, serait, en effet, le cadre idéal des transports en commun du Grand-Paris.

Toutefois, l'établissement de cette nouvelle collectivité publique, son organisation, sa mise en train peuvent demander un assez long délai. Aussi les esprits s'orienteront-ils probablement vers la constitution d'un organisme de transports unique régi, dans le cadre du Département de la Seine, par les textes en vigueur.

TROISIÈME PARTIE

VERS L'UNIFICATION...

LA SITUATION AU PRINTEMPS 1941

Les hommes qui entreprennent de mettre de l'ordre dans la région parisienne et dans son réseau de transports ont une lourde tâche à accomplir.

Tout doit être remis sur l'établi : le statut de la Région parisienne, du Département et de la Ville ; le plan d'aménagement du Grand-Paris ; le plan de transports ; l'organisation financière et technique du réseau ; la tarification ; la récupération des plus-values foncières et fiscales, etc...

Jamais encore les circonstances de fait n'avaient permis de réaliser une œuvre d'ensemble. Il faut, cette fois-ci enfin, tailler dans le neuf.

Nous avons dressé plus haut un état chiffré de la situation des transports parisiens en 1938.

La situation, au printemps 1941, apparaît tout à fait différente.

Dans Paris et en banlieue, la voie ferrée qui, en 1938, assurait déjà 85 % du nombre des voyageurs-kilomètres, assure maintenant presque tout le trafic. Le réseau de surface est très réduit.

Cette économie forcée de moyens apportera, dans un proche avenir, une amélioration très nette de la situation financière.

1. — La S. N. C. F. n'a pas pu renouveler, en 1940, l'étude qu'elle avait dressée en 1938 pour extraire de ses statistiques générales les éléments afférents à son réseau de banlieue ; mais on peut affirmer avec certitude que le déficit a diminué.

Une indication très nette est fournie à ce sujet, par la ligne de Sceaux dont les résultats sont connus. Cette ligne, exploitée électriquement depuis 1938 par la Compagnie du Métropolitain avait donné lieu, pour son pre-

mier exercice, à un déficit important. En 1939 et en 1940, malgré les hostilités et « l'exode », le trafic a beaucoup augmenté et le déficit annuel s'est rapidement réduit. Depuis la fin de 1940, le compte d'exploitation est en équilibre.

Il est probable, dans ces conditions, que les autres lignes régionales qu'exploite la S. N. C. F. voient aussi leur situation financière s'améliorer par rapport à 1938.

2. — La S. T. C. R. P. a tout particulièrement souffert de la situation. Le budget départemental qui, en 1938, avait supporté une charge de 307 millions de francs, a été grevé, en 1940, de 565 millions de francs environ (chiffre provisoire).

Ce résultat est dû, notamment, au fait que l'exploitation a été en grande partie suspendue au cours du deuxième semestre, tandis que les dépenses de personnel continuaient à courir.

Des mesures très strictes ont été prises en vue de résorber les excédents de personnel et de les répartir entre diverses administrations dont, en particulier, le Métropolitain.

Cette charge sera donc très atténuée au cours des prochains exercices.

Les lignes d'autobus qui subsistent ont été choisies parmi les plus fréquentées et leur rendement est bon.

Les recettes ont beaucoup diminué, mais les dépenses d'exploitation aussi.

Les charges financières subsistent sans doute, mais leur importance, nous l'avons vu, est relativement peu élevée dans les entreprises de transport automobile.

Il est probable qu'en 1941, le déficit du réseau de surface sera encore important, mais très inférieur à celui de l'an passé.

3. — En ce qui concerne le Métropolitain, nous savons qu'il n'a jamais cessé d'être en bénéfice d'exploitation mais que, du fait de la construction de lignes nouvelles, ses charges avaient, depuis quelques années,

absorbé et dépassé ses bénéfices d'exploitation. Pour l'exercice 1938, l'insuffisance s'élevait encore à 220 millions de francs.

Les résultats de l'exercice 1939 (1) ont été plus favorables, l'insuffisance s'élevant seulement à 198 millions de francs (1).

Les résultats de l'exercice 1940 (1) se présentent comme suit, en millions de francs :

Recettes	743
Dépenses d'exploitation	421
Bénéfice d'exploitation	322
Charges financières totales	366
Insuffisance	44

Ainsi, malgré les circonstances exceptionnelles de cette année tourmentée, l'insuffisance a pu être réduite, de 1938 à 1940, dans la proportion de 5 à 1.

Mais les résultats acquis sont bien meilleurs encore si l'on considère séparément le dernier trimestre de 1940.

Le trafic a augmenté de 13 % par rapport à celui du trimestre correspondant de 1938. Les dépenses de premier établissement sont réparties sur un plus grand nombre de voyageurs, si bien que, d'octobre à décembre, le Métropolitain a non seulement couvert la totalité de ses dépenses, toutes charges comprises, mais réalisé un bénéfice appréciable.

Pour 1941, les prévisions font apparaître un bénéfice important dont pourront disposer les pouvoirs publics concédants.

Après plus de 30 années de parfait équilibre des comptes, le Métro a connu, de 1932 à 1940, huit années de crise financière. Aujourd'hui, l'équilibre normal est rétabli.

La situation financière des transports parisiens, au

(1) Chiffres provisoires n'ayant pas encore fait l'objet d'un arrêté d'approbation, compte non tenu des salaires des agents mobilisés.

printemps 1941, apparaît sous un jour assez favorable.

Toutefois, il ne faudrait pas attendre, d'une simple fusion, des résultats magiques. Les déficits des chemins de fer et des autobus ne sauraient être compensés, de fort loin, par les seuls excédents du Métro.

La fusion permettra sans nul doute une rationalisation génératrice d'économies, mais qu'il ne pourra suffire à tout.

L'assainissement complet ne peut être attendu de mesures de facilité, mais d'une politique franche et courageuse.

Les tarifs devront être légèrement ajustés pour tenir compte de la hausse de tous les prix.

Une partie des plus-values foncières et fiscales devra être récupérée au profit du budget des transports.

SIMPLIFICATION ACTUELLE DU PROBLÈME

En 1938, la réforme nécessaire apparaissait hérissée de difficultés insurmontables.

En 1941, le problème se trouve simplifié tant par les circonstances elles-mêmes que par la volonté des hommes.

Au point de vue financier, nous venons de le montrer, le déficit est déjà en bonne partie résorbé. C'est là un point acquis d'une grande importance.

Au point de vue de la méthode à employer, la réduction forcée du réseau de surface permet d'envisager la réorganisation d'ensemble sous un jour tout nouveau.

Techniquement, en effet, il convient, en partant de deux réseaux superposés et non coordonnés, de constituer un réseau unique offrant au plus bas prix une capacité de transport suffisante et des liaisons faciles. Les itinéraires nouveaux, tracés en vue de leur liaison intime avec l'ossature ferroviaire, seront rarement semblables à ceux de l'ancien réseau.

Il aurait été périlleux, en 1938, alors que la capitale était en pleine activité, de bouleverser tout le système

circulatoire, la contexture, les tarifs, les correspondances.

Il est, aujourd'hui, beaucoup plus simple, dans une capitale anémiée, de procéder par étapes et d'améliorer, par retouches successives dans le cadre d'un plan d'ensemble préétabli, le réseau restreint existant.

Politiquement aussi, la réorganisation se présente de façon plus favorable. Autant il aurait été pénible en 1938 d'avoir à supprimer par voie d'autorité des relations directes, auxquelles le public était accoutumé, autant il est agréable aujourd'hui d'obtenir le même résultat final en apportant chaque fois au public des commodités supplémentaires.

Ces simplifications dues aux circonstances se sont traduites, dans les décisions prises, par une autre simplification non moins précieuse.

Lorsqu'en novembre 1938, M. DE MONZIE créa le Comité des Transports Parisiens, il avait envisagé l'institution d'une organisation unique qui eût probablement groupé la totalité des services de transports en commun.

En septembre 1940, M. Jean BERTHELOT jugea préférable d'exclure provisoirement les chemins de fer de banlieue de ses préoccupations immédiates et de limiter son effort d'unification aux services du Métropolitain et de la S. T. C. R. P.

C'est seulement ensuite qu'un nouveau « train de réformes » devra s'attaquer au problème, à vrai dire le plus ardu, du déficit des chemins de fer de banlieue.

Cette simplification présente un double avantage. Elle permet de toucher immédiatement la grande masse des usagers : 85 %. Elle assure à la nouvelle entreprise, dès son avènement, une situation financière qui, sans trop de sacrifices, peut prétendre à l'équilibre.

Une étape importante de l'organisation des transports parisiens peut être ainsi franchie, apportant déjà des avantages très substantiels.

Les nombreuses études qui ont été faites sur les problèmes de l'urbanisme et des transports parisiens permettent de dégager les grandes lignes de l'évolution probable en cette matière ; nous allons essayer de mettre en relief les idées essentielles.

LE PLAN URBAIN CONDITIONNE LE PLAN DE TRANSPORT

Lorsque les moyens de transport légers dominaient en nombre, il suffisait aux voituriers de rechercher les itinéraires les plus fructueux et d'adapter leurs services aux modifications peu à peu survenues dans le peuplement.

Mais aujourd'hui, dans notre Grand-Paris, la voie ferrée assure de beaucoup la plus grande partie du trafic urbain et suburbain. C'est le matériel lourd qui est devenu prépondérant, avec ses itinéraires rigides et ses installations fixes.

Aussi est-ce seulement à bon escient qu'il faut engager la masse énorme de capitaux que représente une voie ferrée. Les prévisions des fondateurs ne doivent pas être déçues.

Mais si importantes qu'elles soient, les considérations financières restent encore de second ordre au regard de toutes les répercussions sociales de l'établissement d'une ligne nouvelle.

Non seulement la voie ferrée apporte aux populations des commodités appréciables, mais encore elle constitue pour tout le pays un élément créateur de prospérité.

Le magnétisme de la région qu'elle traverse est bouleversé. De même que la grenaille métallique est polarisée par le courant électrique d'un fil sous tension, toute la vie sociale, autour d'une voie ferrée, subit une influence profonde et se regroupe selon de véritables lignes de force.

En même temps que s'effectuent un déplacement interne et un remaniement de toutes les conditions d'existence, des apports extérieurs, attirés par les facilités nouvelles et par le foyer d'activité qui se forme, viennent enrichir la région.

La population s'accroît, le commerce s'anime, les ateliers se créent, les terrains augmentent de valeur, les loyers s'élèvent. Autour de l'artère nourricière se constitue peu à peu une aire d'activité et de prospérité qui alimente un courant de circulation sans cesse accru.

Aussi le choix du tracé d'une voie ferrée est-il une affaire éminemment sociale. Les arguments d'ordre technique et financier que l'exploitant du réseau peut suggérer ne peuvent prévaloir contre l'intérêt général dont sont seules juges les autorités publiques chargées de veiller à l'aménagement et au développement de la cité.

Cette idée s'est manifestée en actes, après la Grande-Guerre, par les conventions de 1920 et de 1921 qui ont transformé les réseaux de transport, simples entreprises industrielles, en régies municipale et départementale.

Elle s'est précisée quelques années plus tard lorsque sont apparus les inconvénients graves d'une extension trop rapide de l'agglomération parisienne, sans méthode et en dehors de tout plan d'ensemble.

La tendance doctrinale s'est alors nettement dégagée non seulement en vue de défendre la santé publique, les richesses collectives et la beauté des sites contre le flot envahissant des constructeurs libres, mais aussi en vue de déterminer les grandes lignes du plan d'aménagement qui, dans l'intérêt général, devraient s'imposer aux intérêts privés.

C'était là un bel effort d'ordre. Depuis un siècle que la vie économique s'était éveillée, l'action individuelle avait toujours précédé la conception d'ensemble ; il s'agissait donc d'apporter une contre-partie collective aux énergies créatrices.

Dans toutes les études qui furent publiées à ce sujet,

l'étroite liaison existant entre le plan d'extension et les moyens de transport fut toujours mise en relief.

Le rapport documenté et réaliste que M. JAYOT présenta en 1926 au Congrès de Barcelone est particulièrement net sur ce point.

Si l'aménagement urbain doit devenir un jour un acte conscient, son instrument le plus efficace sera sans nul doute le réseau circulatoire. Celui-ci sera non plus seulement le serviteur des mouvements internes de l'agglomération, mais le tuteur de l'aménagement rationnel de toute la région.

La liaison entre le plan urbain et le plan de transport est intime. Dans la conception, le premier domine le second et le conditionne ; dans l'exécution, le plan de transport devient la pièce maîtresse autour de laquelle toutes les autres mesures d'urbanisme viennent prendre corps.

Malheureusement, en 1941, le plan urbain n'existe toujours pas. Le projet dont il a été fait mention dans un chapitre antérieur, et qui a été déclaré d'utilité publique avant les conclusions de l'enquête, est si timide, si imprécis qu'il n'est pas possible de lui donner le nom de plan.

La question est très complexe, mais il faut cependant la résoudre. Un statut complet de la région parisienne est d'une nécessité absolue.

L'agglomération se développera-t-elle encore comme elle l'a fait sans arrêt jusqu'à maintenant ? Ou bien faut-il s'attendre à voir la population tourner son activité vers la province ou la campagne ?

Qu'il soit difficile ou non de répondre à ces questions, il faut, après étude, établir de toute façon des prévisions. Toutes les entreprises humaines sont basées sur des prévisions qui peuvent être démenties par les faits. Tout l'aménagement des activités parisiennes, toute l'organisation du réseau de transport dépendent de cette première considération. N'avoir pas d'opinion, se refuser à

choisir, c'est choisir quand même et s'en remettre au hasard, la plus coûteuse des solutions.

Si l'agglomération n'a pas terminé sa croissance, dans quel sens se développera-t-elle ? Dans quel sens est-il souhaitable qu'elle se développe ? Ne convient-il pas d'orienter ce développement par un équipement approprié, en particulier par une voie ferrée régionale ?

Les méthodes de l'urbanisme et de l'architecture n'ont-elles pas profondément évolué ? Ne vivons-nous pas une époque de transition entre le Paris de NAPOLEON III et d'HAUSSMANN, et le Grand-Paris de demain ? Les nouvelles conceptions qui se font jour n'exigent-elles pas dès maintenant une adaptation du réseau de transport destiné à servir de tuteur au Paris nouveau ?

Les idées proposées sont les plus diverses ; les plus folles et les plus raisonnables voisinent souvent. C'est justement pourquoi il faut choisir.

Tous les urbanistes cherchent à donner aux habitants de la ville le maximum d'air, de soleil et de verdure.

A cette fin, certains, comme M. LE CORBUSIER proposent de très hauts immeubles, convenablement orientés et disséminés dans de vastes jardins ; la densité de la population pourrait, avec une salubrité idéale, être aussi forte et même plus forte que la densité actuelle du centre parisien. Le moins qu'on puisse dire est que cette conception mérite d'être prise en considération dans certains cas.

D'autres urbanistes souhaiteraient voir la cité s'étendre linéairement le long d'une route et d'une voie ferrée à grand débit par exemple entre Paris et Saint-Germain ou entre Paris et la vallée de Chevreuse. Toute l'activité et tout le mouvement se développeraient le long de ces voies de circulation, tandis que la campagne et les bois subsisteraient de part et d'autre. La cité linéaire réalise cet idéal qui n'est pas du tout paradoxal : la ville à la campagne. Elle est, au surplus, très économique puis-

que tout l'outillage des services publics : transports, eau, gaz, électricité, est rassemblé sur un seul axe et fonctionne à plein rendement. Paris, se développant en six ou sept directions, prendrait alors une forme étoilée. La ligne actuelle Paris-Versailles, entre les bois de Meudon et la forêt de Marly, est un exemple de cité linéaire, de même que la ligne de Saint-Nom-la-Bretèche en pleine forêt de Marly.

L'opinion la plus répandue, malheureusement, s'exprime en faveur d'une extension concentrique. Peut-être cette conception réduit-elle la distance de transport, mais il n'est pas certain qu'elle réduise le temps de parcours ; au surplus, elle exige un système circulaire plus complexe et, partant, plus coûteux. Elle éparpille l'équipement de tous les services publics. Sans doute, le flot des maisons éparses avance-t-il progressivement vers la campagne, mais la campagne s'éloigne d'autant, donnant naissance à la petite banlieue, avec ses petites maisons, ses petits jardins, ses petites rues dont nous connaissons la laideur.

Voici donc des conceptions variées : ville verticale, ville linéaire, ville étoilée, ville concentrique ; il peut y en avoir d'autres. Sans doute l'avenir apportera-t-il la synthèse. Mais de toute façon, il faut choisir, dresser un plan urbain et s'y tenir.

Tous les détails de la technique des transports, et à plus forte raison ses traits essentiels, doivent être polarisés par cette idée maîtresse.

Ne prenons qu'un seul exemple : comment doit être établie la tarification de banlieue ?

Par zones, disent les uns, car il convient de répartir la population aussi uniformément que possible sur la plus grande surface possible. La plupart des lignes ferrées étant radiales, la plupart des autobus de rabattement suivront des tracés de rocade ; une tarification par zones concentriques aura pour effet de rendre très bon marché le trajet complémentaire en autobus, quitte à reporter les frais de ce trajet sur les voyageurs du

chemin de fer. Ce mode de tarification favorise ceux qui s'éloignent le plus des voies ferrées.

C'est justement là l'erreur, répondent les autres, car il faut tendre au contraire à l'extension linéaire du peuplement. S'il fallait défavoriser quelqu'un, ce serait plutôt l'usager qui s'écarte de la voie à grand trafic et qui, envahissant les espaces libres, tend à les faire disparaître. Le moins qu'on puisse demander est l'établissement tant sur la voie ferrée que sur les lignes d'autobus, du tarif kilométrique ou de sa variante le tarif par section.

De semblables discussions paralysent toute action cohérente à chaque pas : tracé des lignes, choix des matériels, répartition des crédits de travaux, prise en charge, horaire, fréquence des passages, etc.

Aucune solution satisfaisante ne peut être donnée à un problème dont l'élément capital n'est pas connu.

Les milliards de francs qui ont déjà et seront encore investis dans les travaux de premier établissement engagé, pour leur amortissement, les années à venir. Il n'est pas admissible qu'une aussi énorme masse de travail puisse être dépensée sans qu'il soit possible de discerner le but poursuivi, ni même l'orientation générale de la politique urbaine.

UN PLAN DE TRANSPORT LOGIQUE

L'unification apportera, par l'autorité centralisée qui régnera sur les services, ce que jamais la coordination n'a pu réaliser : un plan de transport logique.

On voit du premier coup d'œil, par la comparaison de deux cartes du Métro et de la S. T. C. R. P. de 1938, qu'avant guerre le réseau d'autobus, loin de compléter le Métropolitain, le doublait tout simplement.

La comparaison est plus frappante encore si l'on rectifie la carte de la S. T. C. R. P. en traçant séparément toutes les lignes dont les itinéraires communs sont habituellement confondus et représentés par un trait unique.

Au centre de Paris, en particulier, les moyens de transport étaient surabondants et formaient un écheveau d'une densité extraordinaire.

Un examen détaillé des lignes aboutit aux mêmes constatations. Il était fréquent que, pour aller d'un point à un autre de Paris, l'usager ait le choix entre l'autobus et le Métropolitain.

Non seulement les réseaux, dans leur ensemble, faisaient double emploi, mais de nombreux itinéraires étaient communs aux deux exploitations.

Cette situation s'était établie peu à peu depuis que les progrès accomplis par l'industrie automobile avaient amené l'extension des services d'autobus.

La S. T. C. R. P., gérée par le Département, et le Métropolitain, géré par la Ville, en recherchant les courants de circulation les plus actifs, avaient choisi l'une et l'autre des itinéraires très semblables.

Les conséquences désastreuses de la dualité de direction, de la concurrence, apparut, nous l'avons vu, sous forme de déficits graves vers 1932.

Autant il est admissible qu'une ligne déficitaire, mais jugée indispensable, soit maintenue en service aux frais de la collectivité, autant il est d'une mauvaise administration de créer ou de laisser subsister sans nécessité, parallèlement à une ligne principale, des services supplémentaires qui, sans apporter plus de recettes, ne font qu'ajouter leurs propres dépenses.

Désormais, l'exploitation étant unique, la question se posera sous un jour tout différent.

Presque tous les transports sont assurés par le Métropolitain et les chemins de fer. De nouvelles lignes de surface ne manqueront pas d'être créées par la suite, mais elles devront adopter des itinéraires nouveaux, très différents des anciens.

Pour le choix des tracés, les principes suivants semblent devoir servir de guides :

Spécialisation des matériels : les voies ferrées et les autobus ont des caractéristiques techniques bien définies

qui désignent chacun d'eux pour une fonction particulière dans le plan de transport.

Il est admis de tout le monde que les chemins de fer, en particulier, les chemins de fer électriques sont seuls capables d'assurer les transports à la fois rapides, massifs et bon marché.

Mais tout le monde admet également que le chemin de fer ne suffit pas à tout. L'autobus a un rôle important à jouer. Il convient mieux que la voie ferrée à la desserte des zones moyennement peuplées ou des courants secondaires.

Les deux modes de transport ont, par leurs qualités propres, leur place réservée, mais ils ne doivent pas se faire concurrence. Au chemin de fer les grands axes, les grands courants de circulation ; aux autobus, les services de drainage, de diffusion, de liaison et de rocade.

Le chemin de fer dessert le secteur dont il a la charge comme un fleuve, alimenté par de nombreux affluents, fertilise son bassin.

Interdiction des doubles emplois. La répartition logique des fonctions n'est pas seulement basée sur la nécessité d'utiliser rationnellement les véhicules, mais aussi sur l'essentielle considération du prix de revient.

Nous avons vu plus haut que les voies ferrées prennent à leur compte leurs charges, considérables, de premier établissement : expropriation des terrains, aménagement de la plateforme, construction des ouvrages d'art et des bâtiments, etc... Ces charges, qui sont réparties sur un grand nombre d'années, représentaient, en 1938, pour la seule banlieue parisienne de la S. N. C. F., 341 millions de francs, alors que les dépenses d'exploitation proprement dites s'élevaient à 889 millions de francs. Ces nombres sont du rapport de 1 à 2,6. Pour le Métropolitain, les charges d'établissement et les dépenses d'exploitation étaient respectivement de 335 millions de francs et de 619 millions de francs, soit dans un rapport de 1 à 1,8.

Une partie très importante du coût représente donc des charges fixes, incompressibles, qui correspondent à des installations déjà en service.

Aussi tout le monde s'accorde à reconnaître que lorsqu'on a jugé utile de construire à grands frais un chemin de fer et surtout un chemin de fer électrique en vue de besoins qu'il est seul à pouvoir satisfaire, il est raisonnable, dans l'intérêt commun, d'utiliser au maximum ce matériel coûteux afin de diviser la dépense entre le plus grand nombre possible d'usagers et de n'imposer à ces derniers que les tarifs les plus bas.

L'importance des frais fixes annuels n'empêche pas les chemins de fer d'être, tous comptes faits, bien meilleur marché que les transports automobiles, à la condition toutefois qu'un trafic proportionné à leur puissance leur soit assuré.

Les autobus, au contraire, ont peu de dépenses de premier établissement puisqu'ils utilisent les rues et les routes construites par les collectivités publiques : 194 millions (2), contre 1.033.000.000 de francs de dépenses d'exploitation, soit dans le rapport de 1 à 5,3. Si de fortes taxes sur l'essence leur sont, il est vrai, imposées en contrepartie, ces taxes ne forment pas une charge fixe et incompressible : leur montant reste étroitement fonction de l'importance du trafic, diminue quand le trafic diminue et, éventuellement, est nul quand le trafic s'arrête.

Aussi la conclusion se dégage-t-elle clairement : il ne faut décider la construction d'une ligne de chemin de fer ou de Métropolitain qu'après mûre réflexion ; mais, lorsque la ligne est construite, il faut lui réserver tout le trafic et n'admettre la concurrence d'aucun service léger.

Dans Paris où le réseau Métropolitain est à mailles serrées, seules les relations secondaires devraient, exceptionnellement, être desservies par la surface. A la grande

(2) Voir renvoi page 76.

rigueur, aux heures de pointe, quelques services parallèles pourraient-ils être admis.

Hors de Paris, au contraire, les lignes de surface prendront toute leur ampleur et leur importance en complétant utilement les lignes ferrées à grand débit, sans jamais leur faire concurrence. Elles joueront ainsi le rôle dont elles n'auraient jamais dû se départir : être de petits ruisseaux pour former de grandes rivières.

Système de correspondance. Au temps de la concurrence, les réseaux s'ignoraient.

L'application d'un plan de transport sans doubles emplois implique l'organisation rationnelle de la correspondance entre tous les moyens de transport.

Certains procédés d'échange seraient très coûteux comme le raccordement rail à rail des lignes de banlieue et des lignes de Métro, ou comme l'aménagement d'escaliers et de tapis roulants, ou comme le raccordement souterrain des lignes d'autobus et des lignes de Métro en une station d'échange très ramassée. Des projets de ce genre seront un jour probablement mis à exécution, mais ils doivent passer en deuxième urgence.

Dès maintenant, il est possible de bénéficier à peu de frais de l'unification des exploitations et de faciliter les échanges. Déjà quelques terminus, comme « Château de Vincennes » et « Pont de Neuilly » ont été équipés pour établir une liaison commode entre les autobus et le Métropolitain. Cette pratique peut être généralisée.

La correspondance doit être organisée partout où elle peut l'être : dans Paris pour relier directement des stations de Métro entre lesquelles les relations sont difficiles, sur la rive gauche notamment ; en banlieue pour desservir les gares de chemin de fer et les terminus du Métropolitain.

L'ensemble des services d'autobus prendrait ainsi, sur une carte, non plus la forme d'un réseau complet qui se superpose à un autre réseau complet, mais une apparence morcelée s'adaptant exactement au réseau ferré pour le compléter.

La question des horaires ne se pose pas pour Paris, mais il est évident qu'une bonne liaison ne peut être obtenue en grande banlieue sans une adaptation des horaires de tous les services.

Il est même nécessaire que chaque station de correspondance soit placée sous la direction d'un chef unique chargé de régler et d'ajuster les services, et de réduire au minimum les pertes de temps.

Un plan de transport logique basé sur les besoins réels du public, sur l'économie des moyens, la spécialisation des matériels, l'interdiction des doubles emplois, la généralisation de la correspondance, est de nature à établir une meilleure desserte de Paris et, en même temps, à assurer de bonnes finances à l'entreprise nouvelle, chargée de gérer les services du Métropolitain et des autobus.

En ce qui concerne les chemins de fer de banlieue, l'application de ces mesures assainira sensiblement la situation financière, mais ne pourra suffire ; d'autres procédés devront être envisagés.

UNE TARIFICATION LOGIQUE

De même que la consistance du réseau doit être remise en ordre et que l'exploitation doit être unifiée, la tarification doit être refondue suivant un plan d'ensemble.

Il y a là un vaste problème à résoudre qu'il ne faut pas songer à trancher d'un seul coup. Les répercussions des mesures tarifaires sur le trafic sont toujours difficiles à prévoir.

Seules quelques indications peuvent être données à titre d'exemples.

Le *billet mixte*, permettant d'accéder successivement à plusieurs lignes, apparaît souvent comme le symbole de la coordination. Il pourrait sans doute être utilisé sur quelques relations à gros trafic. Les cartes d'abonnement des chemins de fer, dont le prix serait établi en

conséquence, pourraient par exemple donner droit à l'accès au Métropolitain ou porter des coupons détachables ; il pourrait en être de même des abonnements d'autobus ou de trolleybus. Il serait possible également d'établir, dans quelques quartiers de Paris mal desservis par le souterrain, des navettes d'autobus reliant les plus proches stations métropolitaines ; le billet de métro serait délivré dans l'autobus sans supplément ou avec un supplément infime.

Une place importante peut donc certainement être faite aux billets mixtes. Toutefois, un résultat presque semblable peut être obtenu par la *généralisation des carnets de billets*. En effet, l'usager qui possède à la fois un carnet du Métropolitain et un carnet de billets de la S. T. C. R. P. effectue la correspondance avec le minimum d'opérations : simplement l'annulation de ses billets. Peut-être même ne serait-il pas absolument impossible, avec l'unification des exploitations, qu'un seul carnet de billets puisse permettre l'accès à la fois dans le Métro et dans les autobus et trolleybus ; il suffirait que le tarif du Métropolitain fût fixé à un multiple du tarif d'une section de surface.

La *suppression de la prise en charge* sur les autobus complèterait aussi très utilement l'unification des exploitations. Chacun sait que sur les autobus, le voyageur doit donner, en principe, un billet par section sauf pour la première section qui nécessite l'annulation de deux billets. Ce billet supplémentaire augmente le prix de transport sur les petits itinéraires et crée, en somme, une prime en faveur des longs itinéraires. Une telle mesure méconnaît la spécialisation des matériels : ce sont, en effet, les chemins de fer qui sont le mieux outillés pour les longs trajets et les véhicules routiers pour les courts. Elle fait, au surplus, obstacle à la coordination : le voyageur qui doit payer un prix élevé pour sa première section a tout intérêt à faire la totalité du trajet en autobus, même si une station de Métropolitain se trouve sur le parcours. La prise en charge apparaît ainsi comme

une prime à la continuation du trajet par la surface, alors qu'il faudrait tout au contraire, pour être logique, offrir une prime à l'usager qui accepte de changer de véhicule. Il faut, en effet, renforcer le trafic des chemins de fer, et éviter la création à la surface d'un courant de circulation parallèle à la voie ferrée.

La prise en charge est une surtaxe qui, créée sous le signe de la concurrence entre le rail et la route, doit disparaître sous le régime de la coopération des moyens de transport.

Le *prix unique sur le réseau urbain du Métropolitain*, si apprécié du public, a fait parfois l'objet de critiques. Le prix unique, adopté dès le début de l'exploitation en 1900, est cependant pour beaucoup dans le succès de ce réseau. Il est injuste, a-t-on dit, de faire payer le même prix pour un trajet d'un kilomètre et pour un trajet de quinze kilomètres. C'est, en effet, le cas de tous les prix forfaitaires (téléphone urbain, timbres-poste, etc.). Il est permis de renverser la proposition et de dire aussi bien : il est agréable de payer pour un trajet de 15 kilomètres le même prix que pour un trajet d'un kilomètre. Le prix unique se justifie par le nombre important de voyages que chaque parisien fait dans l'année. Le trajet moyen, d'après les sondages effectués, est de 5 km 4. Pour ce trajet moyen, l'usager paie un prix moyen extrêmement modique et ne songe d'ailleurs pas à s'en plaindre ; il sait très bien que, tous comptes faits, c'est le Métropolitain qui lui fournit le transport le moins cher.

Le bas prix de revient du Métropolitain est dû, en bonne partie, à la simplicité de son exploitation : facilité de la distribution des billets, utilisation de machines simples et de carnets de billets ; débit rapide aux guichets ; pas de contrôle en cours de route ni à la sortie.

L'application d'une tarification différentielle se heurterait à des obstacles difficiles et coûteux à surmonter. Il ne faut pas oublier que le Métropolitain de Paris a un débit beaucoup plus fort que tous les Métropolitains du

monde : 5 millions de voyageurs annuels par kilomètre de lignes, contre 2.650.000 à Berlin, et 1.600.000 à Londres. Le réseau de New-York qui vient directement après celui de Paris et transporte 4.600.000 voyageurs annuels par kilomètre a dû, lui aussi, adopter le tarif unique.

L'adoption d'une tarification complexe à Paris troublerait profondément les habitudes de la population, et bouleverserait une organisation qui, actuellement, fonctionne très bien. Elle n'offrirait aucun avantage appréciable ni pour le public ni pour le réseau. Au contraire, elle nécessiterait l'utilisation de 1.000 agents nouveaux pour la distribution des billets et le contrôle, ainsi que des travaux considérables de réaménagement ou de reconstruction des accès. Ces dépenses n'auraient probablement pas pour effet de faciliter l'équilibre des comptes.

Le tarif unique doit donc être maintenu sur tout le réseau urbain et sur les courts prolongements qui, en petite banlieue, desservent la partie la plus dense de l'agglomération.

Le *prix unique des autobus dans Paris* pourrait, avec l'unification des exploitations, être envisagé de plusieurs façons. Si toute concurrence est supprimée entre les deux réseaux, les lignes de surface, en nombre très réduit, auront pour mission de compléter le réseau Métropolitain ; dans ces conditions, il n'y aurait plus vraiment à Paris qu'une seule exploitation qui pourrait adopter le billet unique avec correspondance gratuite entre toutes les lignes souterraines et de surface.

Mais si l'on envisage de reconstituer, par la suite, un réseau d'autobus de quelque importance, un tarif unique spécial pour les autobus pourrait être institué, avec correspondance gratuite entre les lignes partout où elle pourra être organisée ; le tarif unique des autobus serait nettement supérieur au tarif unique du Métropolitain.

Hors du centre de l'agglomération, il faut maintenir la *tarification kilométrique* soit par stations, soit par sections, aussi bien pour les autobus et les trolleybus

que pour les chemins de fer de banlieue et les lignes régionales du Métropolitain.

Il semble que deux prix kilométriques moyens puissent être adoptés, l'un pour toutes les voies ferrées, l'autre, nettement plus élevé, pour toutes les lignes routières, chacun des deux groupes de lignes devant sur cette base assurer, en principe, l'équilibre de ses comptes.

Enfin, bien que l'idée même d'une organisation unique proscrive l'existence d'une concurrence, s'il arrivait que des itinéraires routiers maintenus puissent donner lieu à un choix, de la part de l'usager, avec le chemin de fer, les prix devraient être fixés de telle façon que l'itinéraire routier soit nettement plus cher.

La *tarification par zones* devrait être proscrite en principe. Nous avons déjà montré (3) qu'elle a le grave inconvénient de tendre à la multiplication des voies de rocade perpendiculaires aux voies radiales. Cette disposition a pour premier effet de favoriser la dispersion des habitants loin des axes de transport à grand rendement et l'extension concentrique de l'agglomération, la plus illogique des solutions urbaines. Elle a aussi pour effet de compliquer la desserte de la région, d'en augmenter le coût et, par suite, de provoquer la hausse des tarifs avec toutes ses conséquences néfastes.

Exceptionnellement, la tarification par zones pourrait être maintenue dans la banlieue ouest où elle est déjà en vigueur pour les chemins de fer. La concurrence faite avant les récentes hostilités par la S. T. C. R. P. à la S. N. C. F. dans cette région a prouvé, en effet, que les lignes d'autobus radiales pouvaient lutter avec succès contre la voie ferrée de rocade. Sans doute est-il regrettable que les tracés des lignes de Saint-Lazare à Versailles et d'Issy-les-Moulineaux à Puteaux soient si peu économiques, mais il serait encore bien plus regrettable qu'un équipement aussi poussé, aussi beau, qui consti-

(3) Voir page 184.

tue véritablement l'artère nourricière de la région, ne fût pas utilisé au maximum.

En résumé, il semble que les grands traits d'une tarification logique dans la région parisienne doivent être les suivants :

1° prédominance, au centre de l'agglomération, du tarif unique et des correspondances gratuites ;

2° prédominance, en banlieue, du tarif kilométrique, avec organisation systématique des correspondances et abolition de la prise en charge ;

3° équilibre financier séparé des autobus et des chemins de fer, au moyen de deux tarifs kilométriques distincts et de mesures supplémentaires qui vont être décrites ci-dessous.

LES SERVICES RÉGIONAUX ET LA RÉCUPÉRATION DES PLUS-VALUES

La question de l'équilibre financier des chemins de fer de banlieue reste entière, et c'est la plus délicate à résoudre.

Elle n'est pas seulement, en effet, une question de simple technique financière analogue à celle que toutes les entreprises ont à envisager, mais aussi et avant tout une question de politique sociale.

L'agglomération parisienne a le triste privilège d'être la plus dense du monde. Les ravages causés par la tuberculose sont assez souvent cités pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y revenir ; il faut y ajouter l'affaiblissement général de la santé et de la résistance à la maladie causé par les conditions défectueuses de la vie à Paris ; il ne faut pas oublier non plus les résultats moraux et sociaux que ne manquent pas d'entraîner l'entassement de la population et l'insalubrité des logements.

La surpopulation est un véritable fléau qui doit être énergiquement combattu. L'hygiène physique et morale, trop longtemps négligée, nécessite maintenant de gros sacrifices. Ces sacrifices, les pouvoirs publics ont le

devoir de les exiger de chacun de nous sous forme d'impôts, en vue de moderniser l'équipement sanitaire du Grand-Paris.

Or, ce sont les chemins de fer qui constituent l'instrument de base en vue du remaniement de la ville et de son extension en surface, de sa décongestion.

Mais les chemins de fer ne constituent un instrument efficace que s'ils transportent à bon marché. Aussi l'Etat a-t-il été amené à pratiquer systématiquement une politique de bas tarifs pour ses chemins de fer suburbains.

Pour inciter les travailleurs à habiter la banlieue, il a fallu réduire au minimum le prix du transport. La différence entre le tarif kilométrique moyen, 0 fr. 10 en 1938, et le prix de revient du voyageur-kilomètre, 0 fr. 33, constitue une prime, une subvention offerte au « banlieusard » par la collectivité.

Cet encouragement officiel est à la base du développement de la banlieue et il ne serait guère équitable d'y renoncer brutalement pour revenir purement et simplement à une politique d'équilibre comptable. Outre que tripler ou quadrupler les tarifs, aurait des résultats incertains au seul point de vue financier, cette mesure serait, socialement, désastreuse. La surpopulation parisienne est encore loin d'être vaincue et tous les efforts doivent tendre à l'abaisser encore.

Que faire ?

De toute façon, il est équitable que les tarifs soient sensiblement majorés pour tenir compte de la dévaluation continue de la monnaie.

Des économies peuvent être dégagées de la coordination. Les réseaux ferré et routier, en renonçant à la concurrence et en se complétant, seront en mesure de satisfaire aux besoins essentiels avec le minimum de dépenses.

Mais la coordination, nécessaire, est loin d'être suffisante. Une forte marge reste encore à couvrir.

On pourrait soutenir qu'au titre de l'hygiène publique, une subvention régulière de l'Etat au profit des transports parisiens fût tout à fait justifiée. Mais, étant donné le mauvais état des finances nationales et l'importance des déficits des chemins de fer, mieux vaut, semble-t-il, si c'est possible, chercher ailleurs la solution.

La question peut, en effet, être considérée d'un tout autre point de vue et aussitôt, apparaît la clef du problème.

Les dépenses du service doivent être, en fin de compte, payées par quelqu'un. Par qui ?

Il serait normal, en d'autres circonstances, que l'usager en payât la totalité, charges de premier établissement comprises. Mais, aujourd'hui, la nécessité de favoriser le mouvement de déconcentration urbaine s'oppose à l'application d'une règle aussi stricte.

Il ne serait pas inconcevable non plus de reporter sur le contribuable la part du prix des billets dont il est fait remise à l'usager. C'est ce qui a été fait jusqu'à maintenant puisque les déficits ont été couverts par l'Etat. Personne n'attend que les dépenses de l'Assistance Publique soient intégralement couvertes par des recettes ; il pourrait en être de même de celles des transports. D'ailleurs, les contribuables de Paris et du département de la Seine paient une part si grande des impôts nationaux, qu'une fraction, somme toute minime, pourrait sans dommage être ristournée pour l'hygiène de l'agglomération. Il serait même assez naturel de faire participer les Français de province avec les Français de Paris à la mise en ordre de la capitale.

Mais est-il bien nécessaire de chercher hors des limites du Grand-Paris, par des arguments discutables, les ressources nécessaires à la vie des services publics parisiens, alors qu'il est possible, en toute justice, de les trouver sur place.

De lourds sacrifices d'argent ont été depuis des années consentis par les collectivités publiques en faveur des travailleurs, sous la forme de tarifs réduits très

inférieurs au prix de revient. Grâce à ces subventions indirectes, la banlieue a pu se constituer.

Mais les travailleurs n'ont pas été seuls à bénéficier des sacrifices consentis. Les propriétaires de terrains, en particulier, se sont trouvés d'un seul coup enrichis, sans avoir fait le moindre effort. Les fonds ont doublé, triplé, décuplé de valeur.

L'enrichissement procuré à la région par l'établissement de la voie ferrée est certainement de beaucoup supérieur au coût de la construction. Il serait normal, dans ces conditions, que les charges de premier établissement fussent payées non par l'usager ou par le contribuable, mais par les bénéficiaires de plus-values.

Les prélèvements effectués ne représenteraient d'ailleurs qu'une partie du gain, le reste étant définitivement acquis.

M. Henri RUHLMANN a clairement montré, en des tableaux saisissants (4), l'influence incontestable, à Paris, de l'ouverture de lignes métropolitaines sur l'activité des constructions immobilières.

M. RUHLMANN rapporte qu'à New-York, à la suite de l'ouverture de la première ligne de Subway, l'augmentation de valeur des terrains voisins, calculée d'après les déclarations fiscales, s'éleva à 49 millions de dollars entre la 135^e rue de Manhattan jusqu'à North River. Or, la ligne elle-même n'avait coûté, sur ce parcours, que 7 millions de dollars, soit 15 % du montant des plus-values.

Dans le « Borough of Bronx », la valeur des terrains s'éleva à 31 millions de dollars. La ligne, sur ce parcours, n'en avait coûté que 6.

Une étude approfondie, sur place, des plus-values de toute nature produites par l'établissement d'une ligne régionale récente, telle que la ligne de Sceaux, par exemple, apporterait à ce sujet des éléments d'appréciation qui seraient d'un grand poids.

(4) Henri Ruhlmann, « Les chemins de fer urbains », *Etude économique et sociale*, 1936.

L'enrichissement s'exprime sous deux formes.

L'une fluide et disponible, qui se renouvelle et s'accroît constamment : les revenus.

Les loyers des propriétaires fonciers, les bénéfices des commerçants et des industriels paient bien les impôts proportionnels ou progressifs des diverses collectivités, mais ces impôts sont acquis au fisc. Ne serait-il pas équitable qu'une part en fût ristournée à la voie ferrée, élément vivifiant de la région sans laquelle les revenus seraient réduits à bien peu de chose ?

Il n'est donc pas besoin de faire appel à la notion de solidarité nationale pour justifier une subvention régulière de l'Etat. Il suffit qu'un reversement partiel soit opéré sur les plus-values fiscales, ou tout au moins que l'Etat prenne forfaitairement à sa charge les annuités des emprunts de premier établissement.

L'autre forme d'enrichissement est latente, en puissance, énorme : la plus-value des terrains. Ceux-ci ne contiennent ni pierres précieuses, ni or, ni charbon, ni pétrole et cependant en quelques années ils ont acquis un prix considérable, sans que les propriétaires aient fait le moindre effort ni la moindre dépense pour les mettre en valeur. C'est en effet la voie ferrée qui a fait tout l'effort et toute la dépense de son équipement ; c'est ensuite la collectivité qui, en acceptant de payer les déficits des transports enrichit la région et augmente la valeur des terrains.

La politique des bas tarifs, volontairement institués en faveur des travailleurs a, en même temps, enrichi les propriétaires et des spéculateurs.

La multitude des intérêts en jeu rend extrêmement complexe le problème technique de la récupération des plus-values foncières, faussé au surplus par tant de circonstances extérieures dont la moindre n'est pas l'instabilité de la monnaie et des prix.

Comment discerner les plus-values provenant des transports de celles qui sont apportées par tous les autres travaux publics ?

Comment rendre mobile et disponible, tant qu'une transaction n'a pas lieu, la valeur diffuse dans les terrains ?

Mais quoi qu'il en soit, même si quelque injustice individuelle doit provenir de l'application d'un procédé imparfait de récupération, cette injustice sera moindre que celle qui consiste à faire payer aux contribuables de la France entière d'énormes déficits qui enrichissent indûment les propriétaires d'une région.

Quand HAUSSMANN entreprit l'aménagement et la construction des quartiers de l'Ouest de Paris, les spéculateurs se jetèrent aussitôt sur les terrains pour se les approprier et bénéficier des plus-values. HAUSSMANN traita avec eux et obtint la remise gratuite à la Ville des terrains nécessaires à la voirie. Les circonstances ont fait qu'aujourd'hui la technique de récupération devrait être beaucoup plus complexe, mais l'idée générale d'HAUSSMANN reste toujours valable.

En Angleterre et en Allemagne, la récupération des plus-values est d'emploi fréquent.

En France, la question est à l'étude depuis longtemps sans avoir pu aboutir dans les faits. Depuis 1912, les préfets n'ont pas cessé de demander les moyens légaux nécessaires. Les rapporteurs des budgets de la Ville de Paris et du Département de la Seine, MM. DAUSSET, HENRI-SELLIER, FRANÇOIS-LATOUR, FIANCETTE, ont ajouté leurs requêtes à celles de bien d'autres personnalités.

M. JAYOT, dans son plan de transport de 1927, fait une large place à la politique foncière pour réaliser ses vues. « C'est le véritable nœud de la question » dit-il. « En dehors de la taxe sur la plus-value foncière, la réorganisation des transports ne pourra être que très imparfaitement réalisée ».

MM. VACELET et PIGNEROL, Directeurs à la Préfecture de la Seine, ont, dans une importante étude entreprise sur la demande du Comité Supérieur de l'aménagement de la Région parisienne, jeté les bases de la réforme à accomplir.

Une commission de juristes et de financiers, sous la direction de M. ALLIX, professeur à la Faculté de Droit, a proposé un ensemble de mesures concrètes.

Les représentants de toutes les opinions politiques se sont déclarés favorables à ces mesures et ont reconnu que les grands travaux d'édilité ne pourraient être entrepris sans leur adoption.

Tout le monde s'accorde à reconnaître que là est la solution non seulement du problème des transports, mais du développement normal de l'agglomération.

Ce fut une date capitale de l'histoire de Paris quand, au milieu du XIX^e siècle, les grands travaux publics furent financés non plus au compte-gouttes avec les excédents budgétaires, mais par voie d'emprunts dont le service était garanti par la Ville, le Département ou l'Etat. Par l'application de ce procédé nouveau, en trente ans, le vieux Paris devint le Paris moderne.

Une transformation de bien plus grande envergure encore peut être attendue d'une récupération partielle des plus-values.

Si on renonce à cette opération, et si les entreprises de transport sont abandonnées à elles-mêmes, alors l'expansion possible devra faire place aux restrictions les plus sévères.

Et par restrictions, il faut entendre non seulement la diminution des commodités, ce qui serait encore peu de chose, mais la diminution de l'activité parisienne, l'anémie économique.

En résumé, les services de transport de grande banlieue peuvent attendre de l'aménagement rationnel de leurs lignes une amélioration sensible de leur situation financière. L'unité de direction fera sans nul doute régner l'ordre là où régnait une concurrence désordonnée. Mais une solution vraiment satisfaisante ne pourra pas être obtenue sans que soit réalisée la récupération, même très partielle, des plus-values foncières et fiscales.

LE MOUVEMENT D'UNIFICATION A L'ÉTRANGER

L'organisation des transports urbains a donné lieu, dans le domaine technique, aux solutions les plus variées. La structure de la ville et son histoire, les plus ou moins grandes facilités de l'approvisionnement en matières premières et en énergie, les mœurs et la législation du pays ont donné à chaque capitale un réseau circulaire très particulier.

Par contre, une tendance générale se manifeste dans tous les pays contre la concurrence et en faveur de l'unification.

Berlin. — Dès 1929, la « Berliner Verkehrs-Betrieb Gesellschaft » (B. V. G.) a pris la place des diverses Compagnies qui se faisaient concurrence. Elle groupe l'exploitation des lignes de tramways, d'autobus, de trolleybus et de Métropolitain (U. Bahn).

La B. V. G. a été constituée, à l'origine, sous la forme d'une Société anonyme dont la totalité des actions était entre les mains de la Ville.

Elle est devenue, depuis le 1^{er} janvier 1938, une régie directe municipale placée sous la haute autorité de l'Oberburgmeister de Berlin.

Celui-ci a chargé un Conseil des transports municipaux d'exercer en son nom le contrôle de l'affaire. Un Conseil spécial de 12 membres a été institué en vue de prendre position sur les questions de principe les plus importantes, principalement sur l'opportunité des modifications de tarifs.

Les transports en commun de Berlin sont donc assurés par deux services publics, l'un municipal : la B. V. G. ; l'autre national : la Reichsbahn, c'est-à-dire l'Administration des chemins de fer de l'Etat, qui exploite trois lignes : une ligne circulaire (Ringbahn), une transversale est-ouest, une transversale nord-sud (Stadtbahn et Vorortbahn).

La correspondance est très largement employée entre les deux réseaux.

Les tramways sont à la base du plan de transport berlinois. En 1937, ils transportaient 609 millions de voyageurs ; les chemins de fer de l'Etat, 500 millions environ ; l'U. Bahn, 233 millions ; les autobus et trolleybus, 173 millions.

Le Métropolitain municipal (U. Bahn) ne comporte que 76 kilomètres de lignes et joue un rôle secondaire.

Londres. — L'agglomération londonienne et ses 9.700.000 habitants sont desservis, depuis 1935, par un organisme unique : le « London Passenger Transport Board » (L. P. T. B.), en liaison avec le réseau de banlieue des chemins de fer d'intérêt général.

Le « Board » a absorbé 5 Compagnies de Métropolitain, 66 compagnies d'autobus ou d'autocars, 14 réseaux de tramways municipaux, 3 réseaux de tramways indépendants.

Il est difficile de classer cet organisme dans une catégorie juridique habituelle. Il a été créé par une loi. Il n'est pas une régie ; il jouit même d'une grande indépendance. Sa forme est celle d'une Société par actions, mais les actionnaires ne participent pas à la gestion. Il constitue un être juridique spécial que les Anglais appellent « public trust » ou « public corporation » et utilisent pour la gestion de quelques très grands services publics : électricité, radio, distribution d'eau, etc...

Le « Board » est administré par un Conseil de 7 membres choisis parmi des industriels, des commerçants, des financiers ou des fonctionnaires, par un corps électoral composé de hautes personnalités.

Il dispose du monopole des transports de voyageurs sur une très vaste étendue, les chemins de fer étant exceptés. Il fixe lui-même ses tarifs en vue d'assurer l'équilibre de ses comptes.

Cet absolutisme est tempéré par le contrôle d'un « Railway Rates Tribunal », qui peut, en matière de tarifs ou de contexture du réseau, exiger des mesures qui lui apparaîtraient utiles, sous réserve de ne pas compromettre l'équilibre financier.

En vue de coordonner les services suburbains des grandes Compagnies de chemins de fer et ceux du Board, les représentants des Compagnies se réunissent en un « Standing joint Comittee ». S'ils ne peuvent se mettre d'accord, la difficulté est soumise à l'arbitrage du « Railway Rates Tribunal ».

A Londres, ce sont les autobus qui sont à la base du plan de transport. En 1937, 2 milliards 19 millions de voyageurs ont été transportés par autobus ; 1 milliard 107 millions par tramway et trolleybus ; 595 millions par les lignes de banlieue des grands réseaux ; 510 millions seulement par le Métropolitain.

New-York. — Tandis que Berlin est desservi surtout par tramways et Londres par autobus, à New-York, comme à Paris, c'est le Métropolitain qui constitue la pièce maîtresse du réseau : il transportait, en 1937, 1 milliard 890 millions de voyageurs, soit les 2/3 du nombre total.

C'est seulement en 1939, après une dizaine d'années de pourparlers, que l'unification a été réalisée pour les trois réseaux métropolitains : Interborough Rapid Transit Compagny (I. R. T.), Brooklin-Manhattan Transit Corporation (B. M. T.), City of New-York Indépendent System (I. S.), et pour un certain nombre de lignes de surface.

Le bas tarif de 5 cents et la création du réseau municipal de l'Independent System n'ont pas permis aux deux Compagnies de subsister et les ont acculées à la faillite.

Le Métropolitain de New-York est maintenant unifié sous la forme d'une régie municipale.

L'unification totale des moyens de transport de New-York est actuellement à l'étude.

Buenos-Ayres. — Cette importante agglomération de 3 millions d'habitants était desservie, en 1936, par 4 compagnies de subways et de tramways, 53 compagnies d'autobus et 3.000 indépendants qui, avec de petits autocars, exploitaient 66 lignes.

Par une loi du 2 octobre 1936, l'Etat prit en mains la coordination en autorisant le Gouvernement à réunir les diverses exploitations, sauf les Grands Réseaux, en une « corporation » exempte d'impôts et de taxes municipales, qui jouirait d'un monopole des transports en commun. Des actions ont été attribuées à l'Etat et à la Ville.

Les conclusions de la Commission spéciale de Coordination ont été homologuées par un décret du 2 février 1938. La plupart des entreprises antérieures acceptèrent de recevoir en paiement des actions de la Compagnie nouvelle ; les autres furent expropriées.

Boston. — Tous les moyens de transport et même les taxis sont entre les mains d'une seule compagnie.

Il en est de même à *Philadelphie* depuis 1927. A *Chicago*, la question est à l'étude.

On peut dire que la tendance générale, dans le monde entier, est de réunir en une seule exploitation les transports en commun des grandes capitales, sauf les lignes suburbaines des chemins de fer nationaux.

PERSPECTIVES D'AVENIR

Un grand effort de réorganisation est en voie d'aboutir.

Comme Berlin, Londres, Buenos-Ayres, et tant d'autres capitales, Paris sera bientôt desservi, outre ses chemins de fer de banlieue, par une Compagnie unique exploitant au mieux tous les moyens de transport.

Puisque les projets officiels n'ont pas encore vu le jour et plutôt que de nous perdre en conjectures, nous nous permettons de tracer les grands traits de ce que, à notre avis, l'avenir apparaît devoir apporter.

I. — Organisation unique

A. — La réforme, en fait, a été prise en mains par l'Etat, mais il n'en faut pas conclure que, nécessairement, l'Etat doit prendre lui-même la direction de tous

les organismes qu'il s'est donné pour tâche de réorganiser.

Le rôle de l'Etat peut très bien se limiter à imposer une solution, à instituer l'organisme unique sur une base solide, puis à confier ce dernier à une collectivité décentralisée, dorénavant seule responsable : le Département ou, si elle vient à être constituée, la Région.

Tenant compte du fait que, pour des raisons historiques, les chemins de fer de banlieue sont englobés dans une Société Nationale, on pourrait être tenté, par esprit d'unification, de placer par analogie la nouvelle société sous la haute direction de l'Etat.

Mais le fait qu'une partie des transports parisiens se trouve dans une situation irrationnelle, ne doit pas nécessairement entraîner que le Métropolitain et les autobus soient, à leur tour, placés dans une situation semblable.

La mission de l'Etat est déjà très vaste et très complexe. Il n'apparaît nullement souhaitable qu'elle s'accrût encore et absorbât les compétences des collectivités subordonnées.

L'Etat est organisé pour résoudre les problèmes nationaux et pour assurer la tutelle des pouvoirs locaux. C'est ainsi qu'il est qualifié pour diriger le réseau des Chemins de fer d'intérêt général et pour présider à la réorganisation des transports parisiens.

Par contre, rien ne le désigne spécialement pour assurer lui-même le fonctionnement des services locaux.

B. — *Le Département* est, au contraire, bien placé pour revendiquer la gestion des transports parisiens.

Il présente le grand avantage de l'expérience acquise, puisqu'il est Pouvoir concédant du réseau d'autobus et de la ligne de Sceaux, et partage ce pouvoir avec la Ville de Paris pour le Métropolitain.

Son aire est trop restreinte ; c'est là son seul défaut. Mais au moins il existe, tandis que la Région, plus vaste, est seulement en projet.

Les Membres des Comités budgétaires du Départe-

ment de la Seine et de la Ville de Paris ont, d'ailleurs, officiellement émis le vœu pressant que la réorganisation envisagée fût effectuée dans le cadre des collectivités décentralisées.

Il faut considérer qu'au printemps 1941 tout est provisoire : la Ville et le Département sont administrés selon un régime exceptionnel et temporaire. Le Conseil Général et le Conseil Municipal sont suspendus. Le Préfet de la Seine (ou le Préfet de Police en ce qui le concerne) concentre entre ses mains tous les pouvoirs comme représentant à la fois de la Ville, du Département et de l'Etat.

Le statut régional de la France est en voie d'élaboration.

Il apparaît difficile, dans de semblables conditions, de prétendre établir un régime entièrement refondu.

Au surplus, l'instabilité des conditions économiques ne pourrait permettre d'établir de toutes pièces une formule de convention nouvelle.

Il semble difficile de faire plus, pour le moment, que de fusionner les exploitations en conservant, dans toute la mesure du possible, les accords en vigueur. Leur jeu, avec ses défauts et ses qualités, est bien connu et peut être plus facilement ajusté aux circonstances variables du moment.

Un schéma simple pourrait, par exemple, être envisagé :

a) Une société unique gèrerait à la fois le Métropolitain et le réseau d'autobus, en coordonnant les deux exploitations ;

b) Cette société serait placée sous la haute direction de M. le Préfet de la Seine représentant les Pouvoirs concédants, Ville de Paris et Département de la Seine ;

c) Le réseau de banlieue de la S. N. C. F. resterait soumis aux directives de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications ;

d) Le Conseil des Transports Parisiens pourrait être organisé de la façon suivante :

— M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, Président ;

— Un Vice-Président, disposant de pouvoirs délégués par M. le Secrétaire d'Etat ;

— Une section affectée à la gestion du Métropolitain, des autobus et des trolleybus. Elle serait composée de représentants des intérêts municipaux et départementaux et de représentants de l'Administration préfectorale et de la Compagnie. Elle serait, pour M. le Préfet de la Seine, un organe d'information, d'étude, de préparation des décisions, de contrôle.

— Une section affectée à la gestion du réseau de banlieue des chemins de fer nationaux. Elle serait composée de représentants des intérêts généraux et de représentants des administrations intéressées et de la S. N. C. F. Elle aurait les mêmes attributions que la section précédente, mais vis-à-vis de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

— Les deux sections réunies traiteraient de toutes les questions intéressant à la fois les deux réseaux et seraient notamment chargées de la coordination. En cas de désaccord, le conflit serait tranché par M. le Secrétaire d'Etat.

C. — En vue d'élargir le cadre des transports parisiens, peut-être ne serait-il pas impossible d'envisager un accord à passer entre l'organisation ci-dessus définie et un *Syndicat des communes* extérieures au Département et intéressées à la gestion du réseau régional.

Il ne faut pas oublier, en effet, que beaucoup de communes, en Seine-et-Oise notamment, comme Meudon, Sèvres, Saint-Cloud, Garches, Versailles, Chatou, Saint-Germain, Houilles, Maisons-Laffitte, Argenteuil, etc., font, géographiquement, partie intégrante de l'agglomération parisienne.

Il serait normal que ces communes puissent, comme le Département de la Seine, faire entendre leur voix.

Une telle solution acclimaterait, en cette matière, l'esprit régional, et ferait bientôt apparaître comme beaucoup plus simple, naturelle et désirable, l'organisation des transports du Grand-Paris dans le cadre de la Région.

D. — La croissance de l'agglomération parisienne a débordé les limites administratives, et celles-ci sont devenues périmées.

La *Région Parisienne* doit avoir un statut adapté à sa nature exceptionnelle.

Paris est sans doute la capitale de la France et, à ce titre, le nœud du réseau ferré national. Mais Paris est aussi capitale de l'Ile-de-France et doit, à ce titre, être maître de sa structure urbaine et de son réseau circulaire. Il ne faut pas dissocier les transports de la politique urbaine.

A l'étranger, ce sont les collectivités décentralisées, municipalités ou provinces, et non l'Etat, qui ont été le plus souvent appelées à gérer les transports urbains.

Lorsque la Région aura été constituée avec un préfet régional et un budget autonome, c'est elle qui, de toute évidence, apparaîtra comme seule désignée pour assurer la charge à la fois de l'orientation du plan urbain et de la haute direction des transports parisiens.

II. — Réseau ferré régional

Quelle que soit la formule qui prévale, il sera nécessaire, tant à la politique des transports qu'à la politique urbanistique, de prévoir le rattachement à l'organisme parisien du plus grand nombre possible des services régionaux effectués actuellement par la S. N. C. F.

Certaines lignes de chemins de fer sont exclusivement affectées aux services de banlieue ; elles devront être détachées purement et simplement du réseau d'intérêt général.

Certaines autres sont affectées à la fois au service des grandes lignes et aux services suburbains. L'exploit-

tation des rames de banlieue devra être confiée, comme à Londres, à l'organisme parisien.

Ce partage ne devra, d'ailleurs, pas être trop systématique, trop absolu.

L'essentiel est que, dans l'ensemble, chaque Société s'adonne à la tâche pour laquelle elle est normalement constituée : la Société Nationale des Chemins de Fer Français aux relations d'intérêt général ; la Compagnie Régionale des Transports Parisiens aux relations urbaines et suburbaines.

III. — *La question des plus-values*

De toute façon, le financement des travaux de premier établissement devra être couvert au moyen d'une récupération partielle des plus-values foncières et des plus-values fiscales.

IV. — *Plan urbain*

Enfin, puisqu'un plan de transport ne se conçoit vraiment que dans le cadre d'un plan urbain, il convient de prendre aussi position sur ce point.

Il serait souhaitable qu'une politique et une réglementation appropriées tendissent vers un regroupement de la vie urbaine le long des grands axes de circulation, et vers une protection jalouse des espaces libres, forestiers ou agricoles, compris entre ces axes.

Il serait bon de prévoir, à l'un des nœuds de circulation, la création d'une cité verticale aérée, ensoleillée et verdoyante.

CONCLUSION

L'individualisme, par l'intense activité qu'il a suscitée, depuis un siècle notamment, a créé des besoins de transport à une échelle telle que jamais le monde n'en avait connus : d'abord les carrosses à 5 sols, les chaises à porteurs, les vinaigrettes, puis les omnibus, les chemins de fer à vapeur, les bateaux à vapeur, les omnibus sur rails, les tramways, les chemins de fer électriques, les automobiles, les autobus, les trolleybus. Ne parlons pas des avions qui dépassent, pour le moment, notre cadre urbain.

Mais, nous l'avons constaté tout au long de notre étude, la floraison des moyens nouveaux a souvent engendré des excès. A des sous-périodes de floraison individualiste ont dû succéder des sous-périodes de coordination.

Il a fallu successivement réorganiser les voitures de place (1666 à 1673), réorganiser les omnibus (1855), réorganiser les bateaux de la Seine (1886), réorganiser les tramways et les autobus (1910 et 1921), réorganiser les chemins de fer souterrains (1921 et 1930), réorganiser les taxis collectifs (1938), réorganiser les chemins de fer (1921 et 1938), puis, enfin, réorganiser l'ensemble du réseau de transport (1941).

Le développement de la civilisation apparaît, en effet, non pas comme une création continue qui serait une marque de conscience et d'intelligence collectives, mais comme une bousculade d'aveugles qui oscille entre les extrêmes.

Ainsi va l'histoire.

Mais tous les modes de transport n'ont pas connu au même degré les vicissitudes d'une existence mouvementée.

Les transports à la surface ont rencontré successivement toutes les difficultés : d'abord la concurrence désordonnée des omnibus, la concurrence des tramways, la débâcle des tramways de pénétration, puis, pendant et après la Grande-Guerre, la dégradation du réseau et sa reconstitution à grands frais, puis la concurrence de l'automobile et le remplacement par des autobus de l'important matériel de tramways qui venait à peine d'être reconstitué, enfin les réquisitions militaires de 1939 et de 1940, et actuellement la pénurie de carburants.

Les chemins de fer de banlieue ont eu une vie beaucoup moins orageuse ; ils ont seulement dû réaliser un effort sérieux pour adapter au trafic de banlieue un matériel et des installations qui, à l'origine, n'avaient pas cette destination.

Le Métropolitain a vécu une existence active, mais sans histoire, poursuivant régulièrement son extension et perfectionnant sa technique.

Aujourd'hui, ces trois exploitations partielles sont unifiées. Il suffit de les refondre en un ensemble ordonné au service du Grand-Paris.

Les grandes réformes ne peuvent être entreprises qu'après les grands bouleversements, quand la routine est désorganisée. Ensuite, il est trop tard.

1940 aura touché le fond, espérons-le, du désarroi des esprits et de la désorganisation matérielle.

L'incohérence a régné partout.

En 1941, le moment est propice pour une grande mise en ordre.

Qu'on n'aille pas dire que les matières premières font défaut.

L'essentiel de la réforme nécessite, avant tout, de la clairvoyance, de la méthode et de la ténacité.

Il nous faut un cadre spirituel, un cadre juridique, un cadre administratif, un cadre régional, un cadre économique, un cadre financier qui constituent un tout cohérent dont le climat, loin de paralyser l'action des hommes, la stimule.

C'est dans ce domaine que l'intelligence doit prouver qu'elle n'a pas fait faillite.

**Vu : LE DOYEN,
G. RIPERT.**

**Vu : LE PRÉSIDENT,
G. PIROU.**

***Vu et permis d'imprimer :*
LE DOYEN DE LA FACULTÉ DES SCIENCES
CHARGÉ DES FONCTIONS DE
RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS
CH. MAURAIN.**

ANNEXES

ANNEXE 1

LISTE DES ORGANISMES SUCCESSIFS DE COORDINATION DE 1921 A 1941

1° *Comité consultatif des transports en commun :*

— créé par l'acte d'affermage de la S. T. C. R. P. du 20 septembre 1920 et supprimé par l'avenant du 23 août 1932 à cette convention ;

— Composition : Conseillers généraux et Conseillers municipaux, 5 membres désignés par le Préfet de la Seine pour leur compétence en matière de transports en commun, fonctionnaires de l'Administration préfectorale désignés par le Préfet de la Seine, 4 représentants de la Société ;

— a examiné de nombreux cas particuliers et plusieurs études d'ensemble, notamment le rapport de M. JAYOT en 1927.

2° *Comité de coordination des transports en commun de la région parisienne :*

— créé par l'avenant du 23 août 1932 à la convention de la S. T. C. R. P. et toujours en fonctions.

— composition : 5 Conseillers généraux dont deux au moins pris parmi les représentants de la banlieue, un Conseiller général de Seine-et-Oise, un fonctionnaire de l'Administration préfectorale, un membre désigné par l'Office public d'habitations à bon marché du département de la Seine, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du département de la Seine et 6 techniciens ;

— a examiné de nombreux cas particuliers et procédé à plusieurs études générales notamment pour le remplacement des lignes de tramways par des lignes d'autobus.

3° *Comité central de coordination auprès du Ministre des Travaux Publics :*

— créé par décret du 19 avril 1934, profondément remanié par décret du 14 novembre 1936, supprimé par décret du 31 août 1937 ;

— composition :

A) avant le 14 novembre 1936 : 5 experts désignés par les transporteurs (chemins de fer d'intérêt général, chemins de fer d'intérêt local, transporteurs par route) et 1 arbitre désigné par l'unanimité des 5 experts ;

B) à partir du 14 novembre 1936 : un Président nommé par le Ministre des Travaux Publics, 3 membres du Conseil National Economique, 1 Président de Chambre de Commerce, 1 Président de Chambre d'Agriculture, 5 experts désignés par les transporteurs ;

— Attributions : susciter des ententes départementales et régionales entre transporteurs, conseiller le Ministre, diriger les travaux des Comités techniques départementaux.

4° *Comités techniques départementaux* :

— créés par décret du 25 février 1935, profondément remaniés par décret du 14 novembre 1936. Ils sont toujours en fonction, notamment dans le département de la Seine, sous la forme de comités restreints.

— composition :

A) avant le 14 novembre 1936 : 5 délégués titulaires (et 5 suppléants), désignés par les transporteurs ;

B) du 14 novembre 1936 au 19 septembre 1939 : le Préfet, Président, 2 Conseillers généraux, l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, 2 membres désignés par l'Office des P. T. T., 5 délégués désignés par les transporteurs ;

C) à partir du 19 septembre 1939 : l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, le délégué de la S. N. C. F., un représentant des transporteurs routiers et, dans le département de la Seine seulement, le Directeur général du Contrôle administratif et financier.

— Attributions :

A) Avant le 14 novembre 1936 : organes d'information d'étude et de surveillance pour le Comité central, ils établissent les bases de l'entente qui doit, en définitive, être rendue exécutoire par le Ministre ;

B) A partir du 14 novembre 1936 : organes d'information, d'étude et de surveillance pour le Conseil Géné-

ral du département ; ils préparent le projet du plan de transport.

5° *Comité spécial de coordination des transports de la région parisienne.*

— Créé par décret du 30 juillet 1937, modifié le 17 juin 1938 ; supprimé par décret du 12 novembre 1938, sans avoir jamais été réuni ;

— Composition : le Ministre des Travaux Publics, Président ; le Vice-Président du Conseil des Ponts-et-Chaussées, Vice-Président ; le Directeur Général des chemins de fer ; les Préfets de Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise ; les Ingénieurs en chef des Ponts-et-Chaussées de ces départements ; le Président du Conseil Municipal de Paris et le Rapporteur Général du budget ; le Président du Conseil Général de la Seine et le Rapporteur Général du budget ; 2 représentants des communes suburbaines ; 2 représentants des chemins de fer d'intérêt général ; 1 représentant du Métropolitain ; 1 représentant de la S. T. C. R. P., 1 représentant du Président du Conseil ; 2 représentants du Ministre de l'Intérieur ; 2 représentants du Ministre des Finances.

— Attributions : Si ce Comité avait vu le jour, il aurait été muni de pouvoirs importants sous l'autorité du Président du Conseil et des Ministres des Travaux Publics, de l'Intérieur et des Finances.

6° *Conseil Supérieur des Transports :*

— Créé par décret du 31 août 1937, supprimé par loi du 11 décembre 1940. Un Comité de la région parisienne a été institué par décret du 12 novembre 1938.

— Composition : un Président nommé par décret, 18 membres représentant les entreprises de transport, 9 membres représentant le personnel, 27 membres représentant les usagers, 27 membres représentant les administrations publiques.

— Attributions : le Conseil Supérieur des Transports n'est pas compétent pour les affaires que le Ministre soumet au Comité Spécial de coordination des transports de la région parisienne ; mais les deux organismes doivent se tenir étroitement en liaison. Attributions très étendues. Décisions exécutoires sauf veto du Ministre.

7° Comité des transports parisiens :

— Créé par décret du 12 novembre 1938. Supprimé par loi du 20 septembre 1940.

— Composition : un Président désigné par le Ministre des Travaux Publics, un Conseiller d'Etat, le Président du Conseil Supérieur des Transports, le Président du Conseil Général de la Seine, le Président du Conseil Municipal de Paris, le Conseiller d'Etat directeur des Affaires départementales et communales, un Inspecteur Général des Services Administratifs, 4 fonctionnaires des Ponts-et-Chaussées ou des Mines, le Préfet de la Seine, le Directeur du Contrôle administratif et financier au Ministère des Finances, les rapporteurs généraux du budget de Paris et de la Seine, le Président de la Commission des Transports au Conseil Général, le Président de la Commission du Métropolitain au Conseil Municipal, et un membre de chacune de ces deux commissions, un représentant de la S. N. C. F., un représentant du Métropolitain, un représentant de la S. T. C. R. P., et, pour les affaires concernant la Seine-et-Oise, le Préfet de ce département.

— Attributions : pouvoirs de décision et de réglementation en matière de tarifs, contexture des réseaux, horaires, programmes de travaux, programmes de matériel, sous certaines réserves.

8° Comité restreint de la région parisienne :

— Créé par décret du 19 septembre 1939 ; supprimé par loi du 20 septembre 1940.

— Composition : le Directeur général du Comité des Transports Parisiens, 1 représentant de la S. N. C. F. 1 représentant du Métropolitain, 1 représentant de la S. T. C. R. P.

— Attributions : établir le plan de transport de guerre.

9° Conseil des Transports Parisiens :

— Créé par loi du 20 septembre 1940. Toujours en fonctions.

— Composition : un Président désigné par le Secrétaire d'Etat aux Communications, le Conseiller d'Etat Directeur Général des transports, un représentant du

Ministre des Finances, un Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées, un représentant du Ministre de l'Intérieur, le Préfet de la Seine, un représentant de la S. N. C. F., un représentant du Métropolitain, un représentant de la S. T. C. R. P., et, pour les affaires concernant la Seine-et-Oise, la Seine-et-Marne et l'Oise, les Préfets de ces départements et un représentant des transporteurs routiers.

— Attributions : préparer la constitution d'un organisme unique des transports en commun de la région parisienne ; préparer et soumettre au Secrétaire d'Etat aux Communications toutes mesures concernant la con-texture des réseaux, les conditions techniques d'exploita-tion, les tarifs, les horaires, les budgets et programmes de travaux.

10° Conseil Général des Transports :

— Créé par loi du 11 décembre 1940 ; toujours en fonctions.

— Composition : un Président nommé par le Secré-taire d'Etat aux Communications, 2 vice-présidents, 12 membres représentant les administrations publiques, 12 membres représentant les entreprises de transport, 3 membres représentant le personnel, 11 membres repré-sentant le commerce, l'agriculture et l'industrie.

— Attributions : sous réserve des pouvoirs dévolus au Conseil des transports parisiens, le Conseil Général des transports est saisi de toutes questions de transport à titre purement consultatif.

Situation au 1^{er} avril 1941

En ce qui concerne les transports en commun de la région parisienne, les organismes suivants sont toujours en fonction :

Conseil Général des Transports ;

Conseil des Transports Parisiens ;

Comité de Coordination des Transports de la Région Parisienne ;

Comités Techniques Départementaux de Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise (comités restreints).

ANNEXE 2

REPERTOIRE DES PRINCIPAUX TEXTES
concernant la coordination des
Transports Parisiens

Abréviations :

- L. : Loi.
- D. : Décret.
- D.-L. : Décret-Loi.
- Am. : Arrêté ministériel.
- Ap. : Arrêté préfectoral.
- C. : Circulaire.
- Ord. : Ordonnance de police.
- Conv. : Convention.
- Cch. : Cahier des charges.
- V. F. I. G. : Voie ferrée d'intérêt général.
- V. F. I. L. : Voie ferrée d'intérêt local.
- C. G. O. : C^{ie} G^{ie} des Omnibus.
- C. T. P. D. S. : C^{ie} des Tramways de Paris et du
Département de la Seine.
- C. T. R. G. : C^{ie} des Tramways de la Rive Gauche.
- C. G. P. T. : C^{ie} G^{ie} Parisienne des Tramways.

Lettres patentes 19-1-1662 : Monopole des « carrosses
à 5 sols ».

- L. 26/29-8-1790 : Liberté des transports.
- L. 2/17-3-1791 : Liberté du Commerce et de l'Industrie.
- L. 16-10-1794 : Liberté des transports.
- Ord. 18-9-1828 : Omnibus. Police des services dans
Paris.
- L. 11-6-1842 : V. F. I. G. Loi fondamentale.
- L. 15-7-1845 : V. F. I. G. Police des chemins de fer .
- D. 15-11-1846 : V. F. I. G. Police des chemins de fer.
- Ord. 6-5-1851 : Omnibus. Police des services dans Paris.
- L. 30-5-1851 : Transports. Autorisation préalable.
- L. 19-2-1852 : V. F. I. G. Réglementation.
- L. 21-3-1852 : V. F. I. G. Réglementation.
- L. 27-3-1852 : V. F. I. G. Réglementation.

- Ord. 10-5 1852 : Omnibus. Police des services de banlieue.
- L. 8-7-1852 : V. F. I. G. Réglementation.
- D. 10-8-1852 : Transports. Réglementation.
- D. 18-2-1854 : Concession Loubat. Premier tramway à traction hippomobile.
- D. 22-8-1854 : Concession Loubat. Embranchement.
- D. 22-2-1855 : C. G. O. Fusion des dix Compagnies d'omnibus.
- D. 15-9-1856 : C. G. O. Rachat de la concession Loubat.
- D. 11-6-1859 : V. F. I. G. Convention Franqueville.
- Conv. 12-6-1860 : C. G. O. Réorganisation du réseau.
- L. 12-7-1865 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 23-5-1866 : Transports. Libre circulation des voitures de place dans Paris. Régime de la déclaration.
- D. 31-1-1872 : V. F. I. G. Comité consultatif des chemins de fer.
- D. 19-4-1873 : Tramways à chevaux. Concession au département de la Seine.
- D. 9-8-1873 : Tramways à chevaux. Concession au département de la Seine.
- D. 18-10-1873 : Tramways à chevaux. Rétrocession par le département de la Seine.
- D. 5-6-1875 : Tramways à chevaux. Rétrocession par le département de la Seine.
- D. 21-8-1877 : C. G. O. Rétrocession d'un réseau par la Ville de Paris.
- D. 20-12-1877 : C. G. O. Rétrocession d'un réseau par le département de la Seine.
- L. 18-5-1878 : V. F. I. G. Constitution du réseau de l'Etat.
- D. 11-8-1878 : C. G. O. Rétrocession d'un réseau par le département de la Seine.
- D. 14-8-1878 : C. G. O. Rétrocession d'un réseau par le département de la Seine.
- L. 11-6-1880 : V. F. I. L. et Tramways. Réglementation.
- D. 18-5-1881 : V. F. I. L. et Tramways. Réglementation.
- D. 6-8-1881 : V. F. I. L. et Tramways. Conditions techniques. Cahier des charges.
- D. 20-3-1882 : V. F. I. L. et Tramways. Réglementation.
- L. 20-11-1883 : V. F. I. G. Nouvelles conventions.

- D. 23-12-1885 : V. F. I. L. et Tramways. Réglementation.
- D. 7-8-1890 : Funiculaire de Belleville.
- D. 7-6-1891 : Tramways.
- D. 12-12-1892 : Autorisation d'utiliser les tramways mécaniques.
- D. 30-3-1893 : C. G. O. Ligne de tramway mécanique.
- D. 6-8-1893 : Tramways de banlieue. Substitution de concessionnaires.
- D. 30-5-1895 : V. F. I. G. Contrôle.
- D. 12-2-1896 : C. G. O., C. T. P. D. S. et C. G. P. T. Rétrocession de lignes.
- D. 12-3-1896 : C. G. O. Rétrocession de lignes de tramways par la Ville de Paris.
- D. 12-1-1897 : C. G. T. P. Concession d'une ligne de tramways.
- D. 24-7-1897 : C^{ie} du Chemin de fer du Bois de Boulogne. Concession.
- D. 27-12-1897 : C. T. P. D. S. et C. G. P. T. Rétrocession d'une ligne par le Département de la Seine.
- L. 30-3-1898 : Métro. Réseau déclaré d'utilité publique comme V. F. I. L. Convention initiale Paris-C^{ie} G^{ie} de Traction du 27-1-1898 et cahier des charges.
- D. 25-5-1898 : C^{ie} du Chemin de fer du Bois de Boulogne. La Compagnie se substitue au concessionnaire.
- D. 13-7-1898 : V. F. I. L. et Tramways. Cahier des charges.
- D. 10-3-1899 : Transports automobiles. Réglementation.
- D. 30-3-1899 : Lignes de Tramways.
- D. 19-4-1899 : Métro. Substitution de la C^{ie} du Métropolitain à la C^{ie} Générale de Traction.
- D. 26-8-1899 : Lignes de Tramways.
- D. 5-9-1899 : Lignes de Tramways.
- D. 9-1-1900 : V. F. I. G. Comité de l'exploitation technique des chemins de fer. Organisation.
- D. 13-2-1900 : V. F. I. L. et Tramways. Cahier des charges.
- D. 19-6-1900 : V. F. I. G. Contrôle.
- Ord. 10-7-1900 : Circulation des voitures publiques dans Paris. Réglementation.

- D. 1-3-1901 : V. F. I. G. Police des chemins de fer.
- D. 10-9-1901 : Transports automobiles. Réglementation.
- D. 11-12-1901 : V. F. I. G. Contrôle commercial.
- L. 22-4-1902 : Métro. Contexture du réseau. Conv. Paris-Métro.
- D. 25-2-1903 : V. F. I. G. Comité de l'exploitation technique des chemins de fer. Réorganisation.
- L. 6-4-1903 : Métro. Contexture du réseau. Conv. Paris-Métro.
- L. 3-4-1905 : Nord-Sud. Réseau déclaré d'utilité publique comme V. F. I. L. Convention initiale 31-1-1904 entre Paris et MM. Berlier et Janicot. Cahier des charges.
- L. 19-7-1905 : Nord-Sud. Contexture du réseau. Avenant 19-6-1905 entre Paris et MM. Berlier et Janicot.
- Ordon. 24-3-1906 : Circulation des voitures publiques dans Paris. Réglementation.
- L. 17-4-1906 : Surtaxes locales.
- L. 19-7-1906 : Nord-Sud, contexture du réseau. Avenant 5-7-1906 entre Paris et MM. Berlier et Janicot.
- D. 2-1-1907 : V. F. I. G. et V. F. I. L. Comité consultatif des chemins de fer.
- L. 26-2-1907 : Métro. Contexture du réseau. 2 conventions Paris-Métro.
- L. 26-2-1907 : Nord-Sud. Contexture du réseau. Avenant du 20-11-1906 entre Paris et MM. Berlier et Janicot.
- D. 26-3-1907 : Nord-Sud. Substitution de la C^{ie} du Nord-Sud à MM. Berlier et Janicot.
- D. 16-7-1907 : V. F. I. L. et tramways. Cahier des charges.
- D. 16-7-1907 : V. F. I. L. et tramways. Conditions techniques.
- L. 10-4-1908 : Nord-Sud. Contexture du réseau. Convention Paris-Nord-Sud du 10-5-1907.
- L. 13-7-1908 : V. F. I. G. Rachat du réseau de l'Ouest.
- D. 28-10-1908 : C^{ie} du Chemin de fer du Bois de Boulogne. Concession de nouvelles lignes.

- L. 11-6-1909 : Nord-Sud. Contexture du réseau. Convention Paris-Nord-Sud du 26-12-1908.
- L. 31-7-1909 : Métro. Contexture du réseau. Convention Paris-Métro.
- L. 21-12-1909 : V. F. I. G. Rachat du réseau de l'Ouest. Prix.
- L. 30-3-1910 : Métro et Nord-Sud. Contexture du réseau Métro, fourniture d'électricité. Conventions Paris-Métro. Avenant Paris-Nord-Sud du 19-6-1909.
- D. 31-5-1910 : C. G. O. Conv. Paris.
- D. 31-5-1910 : C. T. P. D. S. Conv. Seine.
- D. 19-8-1911 : C. G. P. T. Conv. Seine.
- D. 14-9-1911 : Est Parisien. Conv. Seine.
- D. 14-9-1911 : C. G. P. T. Conv. Seine.
- D. 25-9-1911 : C. T. R. G. Réorganisation.
- D. 25-11-1911 : C. T. R. G. Conv. Seine.
- L. 24-1-1912 : Nord-Sud. Contexture du réseau. Convention Paris-Nord-Sud 15-2-1911.
- D. 19-2-1912 : C. T. P. D. S. Conv. Seine.
- L. 19-7-1912 : Nord-Sud. Contexture du réseau. Convention Paris-Nord-Sud 15-5-1911.
- D. 22-1-1913 : C. T. P. D. S. Conv. Seine.
- D. 19-3-1913 : Nogentais. Conv. Seine.
- L. 31-7-1913 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 25-4-1914 : V. F. I. L. de Saint-Germain-en-Laye à Argenteuil et de Saint-Germain-en-Laye à Maisons-Laffite. Déclaration d'utilité publique.
- D. 20-6-1914 : C. T. P. D. S. Conv. Seine.
- D. 26-6-1915 : V. F. I. L. Régie directe, affermage.
- D. 15-1-1916 : Est Parisien. Conv. Seine.
- L. 22-4-1916 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 10-6-1916 : C. G. P. T. Conv. Seine.
- D. 24-6-1916 : C^{ie} du chemin de fer du Bois de Boulogne. Réorganisation.
- L. 30-11-1916 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 19-12-1916 : C. T. P. D. S. Conv. Seine.
- D. 8-1-1917 : C. T. P. D. S. Conv. Seine.
- D. 26-7-1917 : C. G. O. Rétrocession de la voie ferrée Pont de Sèvres-Versailles (Conv. 22-3-1917).

- D. 11-8-1917 : C. G. P. T. Conv. Seine.
- D. 11-11-1917 : V. F. I. L. et V. F. I. G. Police. Sûreté et exploitation. Définition des tramways urbains et règles spéciales à cette catégorie.
- D. 20-11-1917 : V. F. I. L. Cahier des charges type.
- D. 27-11-1917 : V. F. I. L. présentation des comptes.
- D. 17-12-1917 : V. F. I. L. Enquêtes.
- D. 8-1-1918 : V. F. I. G. Organisation du contrôle.
- C. 5-2-1918 : V. F. I. L. Vue d'ensemble de la législation.
- D. 2-5-1918 : V. F. I. G. Régime de guerre.
- D. 26-7-1918 : V. F. I. G. Régime de guerre.
- D. 2-2-1919 : V. F. I. G. et V. F. I. L. Remise des réseaux aux compagnies.
- D. 5-2-1919 : C^{ies} de tramways. Approbation d'un accord provisoire.
- L. 14-3-1919 : Urbanisme.
- Ap. 23-4-1919 : Direction de l'Extension de Paris à la Préfecture de la Seine.
- D. 11-5-1919 : Métro et Nord-Sud. Tarifs, conditions d'exploitation. Accords provisoires du 8-5-1919 Paris-Métro et Paris-Nord-Sud, prorogés par avenants des 24-3-1920, 31-12-1920, 28-2-1921, 7 et 26-3-1921, 29-6-1921, 28 et 29-11-1921 et 30-12-1921.
- L. 22-10-1919 : V. F. I. G. et V. F. I. L. Prorogation des accords.
- D. 25-3-1920 : Augmentation des tarifs des tramways et d'omnibus.
- L. 28-4-1920 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 4-5-1920 : Transports en surface ou en souterrain. Tarifs. Avenants du 24-3-1920 Paris et Seine d'une part, et les Compagnies d'autre part.
- L. 31-8-1920 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 12-9-1920 : Tarifs des autobus.
- D. 10-11-1920 : Métro. Travaux.
- D. 25-12-1920 : S. T. C. R. P. Conventions du 20 septembre 1920. Rachat des diverses compagnies de tramways et d'autobus.
- C. 12-4-1921 : Instructions aux préfets pour l'organisation des services publics.

- L. 29-10-1921 : V. F. I. G. Conventions du 28-6 avec les grands réseaux.
- D. 29-12-1921 : Métro et Nord-Sud. Conventions Paris-Métro du 26-3-1921 et Paris-Nord-Sud du 18-7-1921.
- D. 11-2-1922 : V. F. I. G. Conseil Supérieur des chemins de fer. Comité Technique et commercial des chemins de fer. Organisation et fonctionnement.
- D. 8-7-1922 : C^{ie} du chemin de fer du Bois de Boulogne. Rachat par le Département de la Seine et affermage à la S. T. C. R. P.
- D. 21-9-1922 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 20-11-1922 : C^{ie} du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon. Rachat et affermage de la S. T. C. R. P.
- D. 31-12-1922 : Code de la Route.
- D. 6-1-1923 : S. T. C. R. P. Majoration de tarifs.
- Am. 28-7-1923 : Circulation des automobiles. Réglementation.
- L. 21-8-1923 : Subventions aux services publics réguliers d'automobiles. Comité permanent des services publics automobiles.
- D. 2-10-1923 : S. T. C. R. P. Tarifs.
- D. 24-3-1924 : Services publics réguliers de transports par automobile. Cahier des charges-type.
- D. 2-6-1924 : Métro, Nord-Sud, autobus, tramways. Tarifs. 3 avenants du 5-1-1924 entre Paris-Métro, Paris-Nord-Sud, Seine S. T. C. R. P.
- L. 19-7-1924 : Urbanisme.
- D. 2-9-1924 : Métro. Fourniture d'électricité. Convention 24-4-1924 entre Paris, Métro et S. E. P.
- D. 7-10-1924 : Ouest-Parisien. Rachat du réseau et affermage à la S. T. C. R. P.
- D. 14-11-1924 : V. F. I. G. Comité Supérieur des Chemins de fer et Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale. Réorganisation.
- D. 14-5-1925 : Métro. Contexture du réseau. 2 conventions Paris. Métro du 26-9-1924.

- D. 2-9-1925 : S. T. C. R. P. Modification à la convention (rémunération de la Société). Conv. Seine 27-2-1925.
- D. 27-11-1925 : Métro, Nord-Sud, Autobus, Tramways, Tarifs, Avenants 23-7-1925 entre Paris-Métro Nord-Sud et Seine S. T. C. R. P.
- D. 9-3-1926 : Métro. Contexture du réseau.
- D. 28-9-1926 : Métro, Nord-Sud, Autobus, Tramways, Tarifs. Avenants 26-7-1926 entre Paris-Métro, Paris-Nord-Sud, Seine-S. T. C. R. P.
- D. 1-10-1926 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 21-12-1926 : Code fiscal des moyens de transport.
- D. 28-12-1926 : Régies municipales. Réglementation.
- D. 5-2-1927 : Métro. Contexture du réseau.
- D. 20-4-1927 : S. T. C. R. P. Conv. 30-11-1926 et de la lettre S. T. C. R. P. du 7-3-1927.
- D. 24-3-1928 : Création du Comité d'aménagement de la région parisienne.
- D. 29-7-1928 : Nord-Sud. Contexture du réseau.
- D. 13-2-1929 : S. T. C. R. P. Réseau des chemins de fer de grande banlieue.
- D. 29-9-1929 : Services publics réguliers de transports par automobile. Réglementation.
- D. 24-12-1929 : Métro, Nord-Sud. Fusion des deux Compagnies, contexture du réseau de banlieue. 3 conventions du 1-10-1929 Paris-Métro-Nord-Sud ; Seine-Métro-Nord-Sud ; Paris-Seine-Métro-Nord-Sud.
- D. 17-2-1930 : Régies municipales. Réglementation.
- D. 3-7-1930 : Métro. Contexture du réseau. Conv. Paris-Métro 14-2-1930.
- D. 10-8-1930 : V. F. I. G. et V. F. I. L. Attributions du Préfet de Police.
- L. 9-3-1931 : V. F. I. L. Réglementation.
- D. 19-11-1931 : Tramways Electriques de Suresnes à Garches. Modification du régime d'exploitation.
- D. 23-12-1931 : S. T. C. R. P. Approbation du cahier des charges.
- L. 14-5-1932 : Création de la « Région Parisienne ».

- D. 16-5-1933 : S. T. C. R. P. Conditions d'exploitation ; création du Comité de Coordination des transports de la région parisienne. Avenant Seine. S. T. C. R. P. du 23-8-1932.
- DL.* 19-4-1934 : Coordination rail-route. Création du Comité de coordination.
- D. 29-7-1934 : Région parisienne. Mise à l'enquête du projet d'aménagement.
- D. 7-8-1934 : S. T. C. R. P. Nouvel aménagement des réseaux de tramways et d'autobus.
- D. 23-10-1934 : V. F. I. G. Réorganisation des chemins de fer de ceinture.
- D. 21-12-1934 : S. T. C. R. P. Modification des conditions d'exploitation.
- D.* 25-2-1935 : Création des Comités techniques départementaux. Coordination des transports de voyageurs.
- Am.* 27-2-1935 : Procédure de désignation des membres des Comités techniques départementaux.
- D. 9-7-1935 : Création du Comité supérieur de coordination des transports.
- DL.* 10-7-1935 : Coordination. Réglementation.
- D. 25-7-1935 : Comité supérieur de l'aménagement de la région parisienne. Organisation.
- D. 29-7-1935 : Projet d'aménagement de la région parisienne. Mise à l'enquête.
- D. 5-10-1935 : Composition du Comité supérieur de coordination des transports.
- D. 23-10-1935 : Transports publics d'intérêt local. Réglementation.
- D. 28-11-1935 : Comité supérieur de coordination des transports. Composition.
- Am.* 26-2-1936 : Création d'une Commission chargée d'examiner les plans de transport.
- D. 22-4-1936 : V. F. I. L. et transports publics d'intérêt local. Réglementation.
- C. 12-8-1936 : Abandon de l'expérience corporative.
- L. 18-8-1936 : Comité de l'aménagement de la région parisienne. Organisation.
- D. 14-11-1936 : Comité de coordination ; comités techniques départementaux.

- Am. 23-11-1936 : Suppression de la Commission créée le 26-2-1936.
- C. 23-11-1936 : Directives aux Comités techniques.
- D. 12-1-1937 : V. F. I. L. Réglementation.
- Lettre 1-3-37 : Directives au Comité Central de coordination.
- L. 13-3-1937 : Taxis. Organisation. Limitation du nombre des voitures et durée du travail.
- Am. 25-3-1937 : Taxis. Organisation de l'industrie du Taxi à Paris. Limitation du nombre des voitures et durée du travail.
- Am. 21-5-1937 : S. T. C. R. P. Conv. Seine. S. T. C. R. P. du 27-12-1936.
- DL. 8-7-1937 : Redressement financier. Taxes. Licences.
- DL. 30-7-1937 : Création du Comité spécial de coordination des transports de la région parisienne.
- DL. :30-7-1937 : Principe de l'équilibre des services publics par économies et majorations de tarifs.
- DL. 30-7-1937 : Tarifs des transports dans la région parisienne.
- DL. 31-8-1937 : Coordination des transports. Création du Conseil Supérieur des transports.
- DL. 31-8-1937 : S. N. C. F. Convention Etat. Grands réseaux.
- C. 2-9-1937 : Recherche d'une formule de coordination.
- D. 29-9-1937 (et rectificatif) : Organisation du Conseil supérieur des transports.
- C. 11-10-1937 : Instructions aux Comités Techniques.
- D. 17-10-1937 : Comité permanent des services automobiles. Composition.
- D. 21-11-1937 : Fonctionnement du Conseil supérieur des Transports.
- Am. 10-12-1937 : Taxis. Organisation de l'industrie du taxi à Paris.
- Am. 30-12-1937 : Taxis. Organisation de l'industrie du taxi à Paris.
- D. 31-12-1937 : S. N. C. F. Approbation du cahier des charges.
- D. 31-12-1937 : S. N. C. F. Approbation des statuts.

- D. 5-1-1938 : Organisation du Comité supérieur de coordination des transports.
- Am. 11-1-1938 : Conseil supérieur des transports : nombre des rapporteurs.
- Am. 8-2-1938 : Taxis. Organisation de l'industrie du taxi à Paris. Contrôle de la durée journalière d'exploitation.
- D. 24-2-1938 : Conseil Supérieur des transports : délégations de pouvoirs.
- D. 25-2-1938 (et rectificatif) : Réorganisation des Comités techniques départementaux. Plans de transport. Transports automobiles.
- Am. 4-6-1938 : Conseil supérieur des transports : nombre des rapporteurs.
- DL. : 17-6-1938 : Réorganisation du Comité spécial de coordination des transports de la région parisienne. Modifications à des mesures de coordination.
- D. 25-6-1938 : Contrôle des transports.
- L. 11-7-1938 : Organisation de la Nation pour le temps de guerre. Art. 5. Les transports seront placés sous les ordres d'un ministre unique.
- D. 29-7-1938 : V. F. I. G. et transports. Contrôle.
- D. 20-8-1938 : Frais de fonctionnement des Comités techniques de coordination et du Comité de coordination des transports par fer et par route du Conseil supérieur des transports.
- C. 10-9-1938 : Transports publics par automobile. Contrôle.
- DL. 12-10-1938 : Coordination des transports voyageurs.
- DL. 12-10-1938 : Taxis collectifs.
- D. 30-10-1938 : Conseil supérieur des transports : nombre des rapporteurs.
- DL. 12-11-1938 : S. N. C. F. Dispositions diverses. Réorganisation du Comité consultatif des chemins de fer.
- DL. 12-11-1938 : Codification des mesures de coordination des transports. Dispositions spéciales aux transports publics d'intérêt local.

- DL. 12-11-1938* : Comité des transports parisiens. Création.
- DL. 12-11-1938* : Tarifs des transports de la région parisienne.
- Am. 19-11-1938* : Conseil Supérieur des Transports : nombre des rapporteurs.
- D. 12-1-1939* : Codification des textes relatifs à la coordination des transports.
- Am. 7-4-1939* : Coordination des transports. Mesures diverses.
- D. 17-4-1939* : Le Ministre des Travaux Publics et des Transports centralise tous les services de transport.
- D. 21-4-1939* : Organisation administrative de la Ville de Paris et du Département de la Seine.
- Ap. 6-6-1939* : Taxis collectifs. Tarifs minima.
- D. 22-6-1939* : Projet d'aménagement de la région parisienne. Approbation et déclaration d'utilité publique.
- D. 22-7-1939 (J. O. 6-8)* : Composition du Comité technique institué auprès du Conseil Supérieur des Transports.
- D. 11-9-1939* : V. F. I. G. et V. F. I. L. Police, sûreté, exploitation des voies ferrées.
- D. 19-9-1939* (rectifié 27-9-39) : Réglementation des transports ferroviaires et routiers pour la durée des hostilités. Création d'un Comité restreint des transports parisiens.
- Am. 27-9-1939* : Plans de transport de voyageurs.
- D. 10-10-1939* : Régime des transports routiers de marchandises pendant la durée des hostilités.
- Am. 1-11-1939* : Taxis. Organisation de l'industrie du taxi à Paris.
- D. 3-11-1939* : Suspend l'application du projet d'aménagement de la région parisienne.
- D. 10-11-1939* : Organisation départementale et communale. Comités techniques.
- D. 10-11-1939 (J. O. 1-12)* : Tarifs Métropolitain et S. T. C. R. P.
- DL. 29-11-1939 (J. O. 6-12)* : Aménagement de la région parisienne.

- Am. 14-12-1939 : Plan de transport de la région parisienne.
- Am. 2-2-1940 : Plan de transport de guerre dans la région parisienne.
- Am. 16-2-1940 : Commission d'étude pour le transport des marchandises.
- Am. 29-3-1940 : Modification du plan de transport de guerre dans la région parisienne.
- Am. 24-4-1940 : Modification du plan de transport de guerre dans la région parisienne.
- D. 5-8-1940 : Pouvoirs du Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications.
- D. 11-9-1940 (rectifié le 22-9) : V. F. I. L. Police, sûreté, exploitation.
- D. 14-9-1940 : S. N. C. F. Modification au cahier des charges.
- L. 20-9-1940 : Conseil des transports parisiens. Organisation.
- D. 29-9-1940 : Suspension de services publics automobiles.
- Am. 29-9-1940 (*J. O.* 16-10 rectifié le 8-11) : Conseil des transports parisiens. Fonctionnement.
- D. 15-10-1940 : Coordination des transports. Mesures diverses.
- Am. 15-10-1940 : Conseil des transports parisiens. Fonctionnement.
- L. 20-10-1940 : S. N. C. F. Organisation.
- L. 5-10-1940 : Coordination des transports. Etablissement des plans départementaux par un Comité restreint de 3 membres. Extension des pouvoirs du Secrétaire d'Etat aux Communications, notamment dans la région parisienne.
- L. et D. 11-12-1940 : Conseil Général des Transports. Création, organisation.
- L. 2-2-1941 : Comité permanent de l'embellissement, de l'aménagement et de l'extension des villes.
- D. 26-5-1941 : Coordination des transports.
- D. 26-5-1941 : Comité d'aménagement de la région parisienne.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ALIBERT. — Le contrôle juridictionnel de l'Administration au moyen du recours pour excès de pouvoir. 1926.
- BARTHÉLÉMY (Joseph). — Provinces. 1941.
- BERTHÉLÉMY. — Traité élémentaire de droit administratif. 1926.
- FÉLIX. — Extension et aménagement des villes, 1936.
— L'activité économique de la commune, 1932.
- HAURIOU. — Droit administratif et droit public.
- LAPIE. — L'Etat actionnaire. 1925.
- LAROQUE (Pierre). — Les usagers des services publics industriels. 1933.
- LAVEDAN. — Qu'est-ce que l'urbanisme ?
— Géographie des villes.
- LE CORBUSIER. — Urbanisme. 1925.
— La Ville radieuse. 1935.
— Quand les cathédrales étaient blanches. 1936.
— Le destin de Paris. 1941.
- LHOMME (J.). — Le taux de l'intérêt et l'évolution économique depuis 1919. 1936.
- MONTSARRAT (G.). — Le code de l'urbanisme. 1933.
— Voies urbaines et urbanisme.
- MASPETIOL. — L'organisation municipale. 1934.
- MASPETIOL et LAROQUE. — La tutelle administrative.
- PIROU (G.). — Les doctrines économiques en France depuis 1870. 1925.
— La monnaie française depuis la guerre. 1936.
— La monnaie française de 1936 à 1938. 1939.
- PIROU (G.) et BYÉ (M.). — Traité d'économie politique. 1940.
- PIROU (G.) et RIST (Ch.). — De la France d'avant-guerre à la France d'aujourd'hui. 1939.
- REY-BIDOUX et BARDE. — La Science des plans des villes.
- ROLLAND. — Précis de droit administratif. 1938.
- SELLIER (Henri). — Les banlieues urbaines. 1920.

PARIS

- BENOIT-LÉVY. — Paris s'étend. 1927.
- BONTE. — Les régies intéressées de la Ville de Paris. 1930.
- BUNLE (H.). — Les migrations alternantes dans la région parisienne (S. G. F., juillet 1932).
— Le Grand-Paris de 1911 à 1931 (S. G. F. janvier 1935).
— L'agglomération parisienne et ses migrations alternantes en 1936 (S. G. F. octobre 1938).
- Commission d'Extension de Paris :*
I. — Aperçu historique de l'extension de Paris.
II. — Considérations techniques préliminaires. La circulation et les espaces libres. 1913.
- DEBUCOURT (Elie). — Le développement de Paris.
- DESCAURIET. — Histoire des agrandissements de Paris. 1860.
- DULAURE. — Histoire de Paris. 8 volumes. 1837.
- GÉRARD. — Paris souterrain.
- GUÉRARD (A.). — L'avenir de Paris. 1929.
- GUILLET. — Organisation financière de la Ville de Paris. 1938.
- HÉNARD. — Théorie de la circulation à Paris.
— Etudes sur les transformations de Paris. 8 fascicules 1903-1909.
- LATOUR (François). — Note sur la délimitation de la région parisienne. 1922.
— Note sur un aspect nouveau du Plus-Grand-Paris. 1928.
— Le Plus-Grand-Paris, problème national. 1928.
— Le Plus-Grand-Paris, problème d'autorité. 1930.
- LAURENT (Raymond). — Paris, sa vie municipale. 1937.
- LE CORBUSIER. — Le destin de Paris. 1941.
- MAGNY (Ch.). — La beauté de Paris. Conservation des aspects esthétiques. 1911.
- MASSART. — La circulation à Paris et à l'étranger. 1928.
- MARTZLOFF. — Les finances de la Ville de Paris de 1914 à 1936. 1937.
- MAUREL (Blanche). — Paris, ses origines, sa croissance, son histoire. 1932.

- MORIZET (André). — Du vieux Paris au Paris Moderne. 1932.
- POÈTE (Marcel). — Introduction à l'urbanisme. 1929.
— Paris, son évolution créatrice. 1938.
— Une vie de cité. Paris, de sa naissance à nos jours. (En cours de parution.)
- RAIGA et FÉLIX. — Régime administratif et financier du département de la Seine et de la Ville de Paris. 1936.
- Science et Industrie.* — Les services de la Direction Générale des Travaux de Paris. 1937.
- SOYER. — Constitution du sous-sol parisien.
- STOCKAR (DE). — L'extension de Paris. 1931.
- VAILLAT (Léandre). — Ile de France, Vieille France. 1941.
— Seine, chef-lieu Paris.
- VEZIEN (Paul). — Les services publics industriels dans la région parisienne. 1940.

LES TRANSPORTS

- AVENEL (D'). — Le mécanisme de la vie moderne. Les transports urbains. 1905.
- BETTINGER (R.). — La situation juridique du concessionnaire de transport en commun à l'égard de la concurrence. 1933.
- BLOCH-SÉE. — La coordination des moyens de transport intérieurs en France. 1936.
- BOURGEOIS. — Les transports urbains du Grand-Paris. 1927.
- BROUSSE et BASSEDE. — Les transports. 1912.
- CAZES. — La réorganisation des transports publics dans la région parisienne. 1936.
- Centre Polytechnicien d'Etudes Economiques.* — Le problème des transports. 1936.
- CHASSAIGNE. — Etude économique sur les moyens de transport en commun. 1912.
- CHEVALIER (J.). — La coordination du rail et de la route de 1934 à 1938. 1938.
- COLSON. — Transports et tarifs. 1898.

- HUBAULT. — Recueil des lois, décrets, etc., concernant les transports en commun dans Paris et le département de la Seine. 1910.
- JAYOT. — Rapport sur la réorganisation des services de transports. 1927. — Répartition de la population, peuplement, vitesse et capacité de transport.
— Rapport au XX^e Congrès de l'Union Internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles. 1926.
- JOSSE. — Le problème des transports. Rapport adopté par le Conseil National économique. 1934.
- JOSSERAND. — Traité des transports.
- LANGVIN (Marc). — Les transports dans les grandes cités. *Transports*, n^{os} 46 et 47 de 1939.
- LANGVIN et GAUDRY. — Mission aux Etats-Unis.
- LUCAS. — Les transports en commun à Paris. 1914.
- MARCHAL (A.). — Le problème du rail et de la route en France (*Revue économique internationale*, août 1936).
- MARIAGE (A.). — Considérations générales sur les transports en commun. 1926.
— Histoire des transports en commun. 1935.
- MAS (G.). — Transports ferroviaires et routiers : liberté ou monopole. 1936.
- MAURAS. — Etude sur les transports en commun dans Paris. 1905.
- MONOD (Noël). — Transports publics à Londres. Gestion unique et socialisation. 1936.
- MOSSE (Th.). — Du régime des transports en commun à Paris. 1906.
- Revue France-Transports*. — Code de la coordination des transports ferroviaires et routiers. 1939.
- RUHLMANN (Henri). — Les chemins de fer urbains, étude économique et sociale. 1936.
- S. D. N. — Coordination des transports. Série P., 1939.
- SOMMERFIELD. — London Transport. 1925.
- TURNER. — Suburban transit problem. 1924.
- VASSEUR. — Les chemins de fer d'intérêt local, tramways et services publics automobiles. 1923.

- VEZIEN (Paul). — Les services publics industriels dans la région parisienne. 1940.
- WIENER. — Les titres de transport. Billets de voyageurs. 1939.
- X... — La coordination des transports par fer et par route et la jurisprudence (*Annales des chemins de fer et tramways*, n° 3, 1934).
- X... — La route et le rail dans 40 pays. 1935 (éd. Arrault-Tours).
- X... — Die Berliner Verkehrs-Betriebe (B. V. G.) und ihre Einrichtungen, 1938.

LE MÉTROPOLITAIN

- BERTHELOT (A.). — Rapport au Conseil Municipal de Paris, 1896.
- BESANÇON. — Condition du personnel du chemin de fer Métropolitain. 1909.
- BIETTE (Louis). — Le Métropolitain de Paris. 1922.
— Les chemins de fer urbains parisiens. 1928.
- BOUCHET (Jacques). — Les rapports administratifs de la Ville de Paris et du Département de la Seine avec la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris. 1941.
- BROME et FLACHAT. — Chemins de fer de jonction des halles centrales avec le chemin de fer de ceinture. 1856.
- Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris.* — Projet. 1882.
- Compagnie du Métropolitain.* — Les ateliers d'entretien du matériel roulant. 1934.
— Défense du réseau contre l'inondation. 1934.
— Le matériel roulant. 1934.
— Signalisation automatique. 1932.
— La signalisation du Métropolitain. 1935.
— Signalisation. 1935.
— Le renforcement par soudure à l'arc électrique du viaduc d'Austerlitz. 1939.
— La voie. 1935.
— La ligne de Sceaux. 1938.

- DELIGNY. — Contre-projet de réseau urbain du chemin de fer Métropolitain. 1879.
- Le Chemin de fer Métropolitain de Paris. 1884.
- DEVAL. — Le personnel de la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris. 1939.
- DEVILLERS (L.). — Le rattachement de la ligne de Sceaux au chemin de fer Métropolitain de Paris (*Revue générale des chemins de fer*, juin 1938).
- DUCHENE et PASTUREL. — Le contrat de transport. 1935.
- FLAMANT (A.). — Projet de chemin de fer Métropolitain pour Paris. 1889.
- FAUCONNIER. — Les nouveaux ateliers du Métropolitain de Paris à la Porte de Choisy. 1931.
- GODFERNAUX. — Le Chemin de fer Métropolitain de Paris. 1931.
- LANDREVILLE (Olivier DE). — Chemin de fer dans Paris et dans les grandes villes. 1872.
- Le Métropolitain. 1887.
- LANGVIN (Marc). — Le Chemin de fer Métropolitain de Paris : son passé, son présent, son avenir. 1932.
- LE CHATELIER (L.). — La question du Métropolitain. 1889.
- LENGELLE. — Historique de la ligne de Sceaux. 1938.
- NICOLAS-CHARLES. — Le matériel roulant du Chemin de fer Métropolitain de Paris. 1933.
- NORDLING (W. DE). — Etude sur le chemin de fer Métropolitain de Paris. 1887.
- PEREIRE (Gustave). — Le Métropolitain rationnel et ses conséquences au point de vue du développement des constructions et de l'avenir de Paris. 1897.
- REVERARD. — Les conditions d'exploitation du Métropolitain. 1904.
- RUHLMANN (Henri). — Les chemins de fer urbains, étude économique et sociale. 1936.
- TELLIER (Ch.). — Le projet de Métropolitain soumis aux Chambres. 1886.
- Le véritable Métropolitain.
- VIRGITT (Jean). — Les installations du Chemin de fer Métropolitain de Paris. 1933.
- Les transports en commun à Paris avant la création du Chemin de fer Métropolitain. 1934.

X... — Le Chemin de fer Métropolitain de Paris. Le projet Haag. 1885.

X... — Fulgence Bienvenüe. 1937.

LES CHEMINS DE FER

BISSENET (H.). — Les grands réseaux depuis la guerre. La S. N. C. F. 1939.

LEGOUX. — Cent ans de banlieue : la banlieue ouest (*Revue Générale des Chemins de Fer*, avril et mai 1939).

LESCURE. — La ligne de chemin de fer de Paris-Invalides à Versailles (*Revue Générale des Chemins de Fer*, janvier 1937).

MARCHAL (A.). — Le relèvement « automatique » des tarifs et le déficit des chemins de fer français (*Revue économique internationale*, septembre 1934).

PICARD. — Les chemins de fer français. 6 vol. 1884-1889.

POUPY et PAIN. — Le nouveau régime des chemins de fer et la coordination des transports. 1939.

RIBOUD. — L'exploitation des grands réseaux de chemin de fer français de 1884 à 1937 (*Revue générale des chemins de fer*. Octobre 1938).

THEVENEZ, D'HEROUVILLE et BLEYS. — Législation des chemins de fer. 2 vol. 1930, avec mise à jour en 1934.

VANDERMER (J.). — La situation financière des grands réseaux après la création de la S. N. C. F. 1940.

LES TRANSPORTS ROUTIERS

BIERMANN. — Les Transports par autobus. 1916.

CHAUMEL (L.). — Les omnibus et tramways à Paris. 1913.

CHAMPETIER DE RUBES. — Régimes comparés de la concession, de la régie intéressée et de la régie directe pour l'exploitation des transports en commun de la région parisienne. 1923.

Compagnie générale des Omnibus. — Le Métropolitain et les transports en commun à Londres et à Paris. 1886.

— Note sur le Métropolitain. 1886.

- DEDÉ. — La vente à crédit des automobiles. 1937.
- FAVRE (François). — Historique et statistique de la Compagnie Générale des Omnibus.
- HUBAULT (Edg.). — Recueil annoté des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions, concernant les transports en commun de la région parisienne.
- LONDICHE. — Les transports en commun à la surface de la région parisienne. 1929.
- MARESCHAL (G.). — Les voitures de place. 1912.
- MARGUERON (G.). — Le droit routier. Etude complète : historique, administrative et juridique du régime de circulation sur les routes françaises. 1930.
- MARIAGE (A.). — Historique sommaire de la C. G. O. de 1855 à 1910. 1912.
- Les transports en commun à la surface de 1910 à 1920. 1923.
- MARTIN (Alfred). — Les moyens de transports à Paris ; étude historique et statistique. 1894.
- VIOLLE. — La Société des transports en commun de la région parisienne. 1928.

TABLE DES MATIERES

	Pages
NOTE PRÉLIMINAIRE	1
Fil directeur de l'étude	2
PREMIERE PARTIE	
UN SIÈCLE DE COORDINATION	
(1828-1938)	
INTRODUCTION. — <i>Paris avant l'avènement de ses</i> <i>Transports Publics</i>	7
CHAPITRE PREMIER. — <i>La Période des Omnibus,</i> <i>1828-1900</i>	12
Paris en 1830	12
Les premiers omnibus	14
La première unification des transports dans	
Paris : la C. G. O.	16
Les premiers tramways	18
Les chemins de fer de banlieue	21
Les bateaux de la Seine	25
Vue d'ensemble sur la période de 1828 à 1900	27
CHAPITRE II. — <i>Le Métropolitain et les Tramways</i> <i>1900-1920</i>	30
L'atmosphère active de 1900	30
Seul un réseau souterrain peut dégager la	
surface	33
Le Métropolitain, service public national ou	
municipal ?	35
La Naissance du Métropolitain Municipal ..	39
Le Nord-Sud Municipal	43
Les chemins de fer de banlieue	44
Omnibus, tramways, autobus	45
La réorganisation de 1910	46
La guerre de 1914-1918	48
Croissance du réseau souterrain	49
Vue d'ensemble sur la période de 1900 à 1920	49
Morpain.	16

	Pages
CHAPITRE III. — <i>La crise d'après-guerre et la crise de croissance de Paris. 1920-1929</i>	52
La crise d'après-guerre	52
Le nouveau régime des chemins de fer	55
Monopole départemental des transports à la surface, la S. T. C. R. P.	58
Le nouveau régime des transports souterrains	61
La crise de croissance du Grand-Paris	63
L'aménagement de la région parisienne	67
Les chemins de fer de banlieue, de 1900 à 1929	70
La S. T. C. R. P.	74
Le Métropolitain	77
CHAPITRE IV. — <i>Crise économique mondiale. Révolution automobile (1929-1938)</i>	79
La crise économique mondiale	79
La révolution automobile. La concurrence rail-route en France	80
Echec de la coordination corporative en France	82
Le renversement politique de 1936	86
La coordination autoritaire, la S. N. C. F., le Conseil Supérieur des Transports	88
Le plan Jayot pour la région parisienne	92
La suppression des tramways	95
L'unification du réseau souterrain et l'extension du Métropolitain en banlieue	98
Le Métropolitain régional	101
La ligne de Sceaux	106
Tentative d'unification en 1932	109
Vains efforts de coordination	110
Les résultats	114
Les chemins de fer de banlieue	114
La S. T. C. R. P.	119
Le Métropolitain	122
Les déficits dans la région parisienne	127
Les autocars	129
Les taxis collectifs	133
Vue d'ensemble sur la période de 1921 à 1938	136

DEUXIEME PARTIE

LES PRÉMISSSES DE L'UNIFICATION

(1938-1941)

LA SITUATION EN 1938	143
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le Comité des Transports parisiens, 1938-1940</i>	146
Son inspiration. Sa composition	146
La zone d'action	148
L'œuvre	154
La guerre de 1939-1940. Le Comité restreint	155
CHAPITRE II. — <i>Le Conseil des transports parisiens, 1940-1941</i>	159
Son inspiration. Sa composition	159
Le réseau de surface réduit	162
La ligne de Vincennes	164
Les trolleybus	166
Homogénéisation de la tarification	169
La préparation de la réforme	170

TROISIEME PARTIE

VERS L'UNIFICATION

LA SITUATION AU PRINTEMPS 1941.	175
Simplification actuelle du problème	178
Le plan urbain conditionne le plan de transport	180
Un plan de transport logique	185
Une tarification logique	190
Les services régionaux et la récupération des plus-values	195
Le mouvement d'unification à l'étranger ..	202
Perspectives d'avenir	205
CONCLUSION	211
ANNEXES	215
Liste des organismes successifs de coordination	215
Répertoire des principaux textes	220
BIBLIOGRAPHIE	233
TABLE DES MATIÈRES	241

IMPRIMERIE
H. JEHAN
GAILLON (Eure)

